

Marine-Rundschau



23. Jahrgang 1. Teil

1912

E. S. MITTLER & SOHN, BERLIN.



Marine-Rundschau

Dreiundzwanzigster Jahrgang, I. Teil

Januar bis Juni 1912 (Hefte 1 bis 6)



Mit Abbildungen, Plänen, Karten und Skizzen

Berlin 1912
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71



Inhaltsverzeichnis

des

Jahrganges 1912, I. Teil (Hefte 1 bis 6)

der

Marine-Rundschau.

Aufsätze und Abhandlungen

Rundschau in allen Marinen

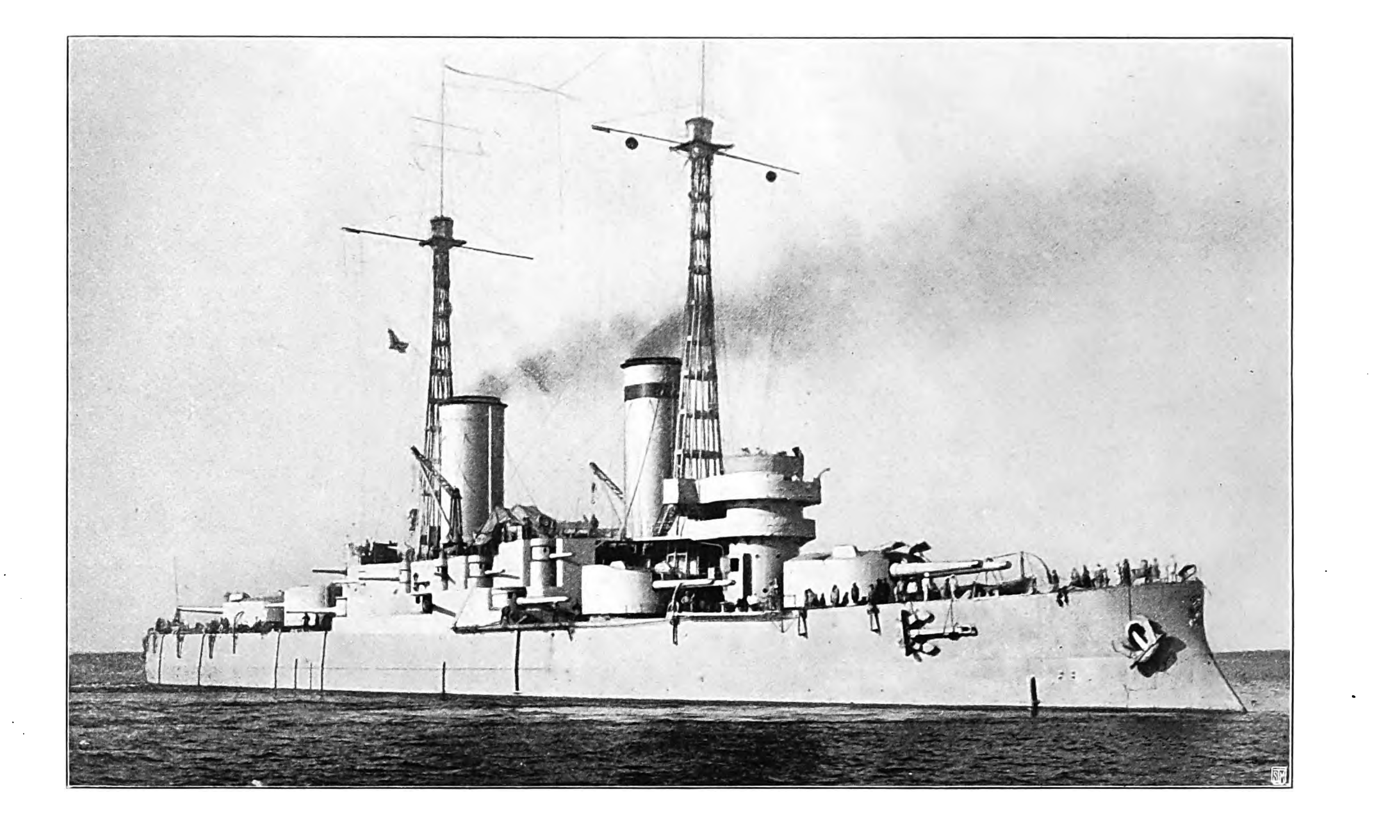
Verschiedenes



Zeitschriftenschau

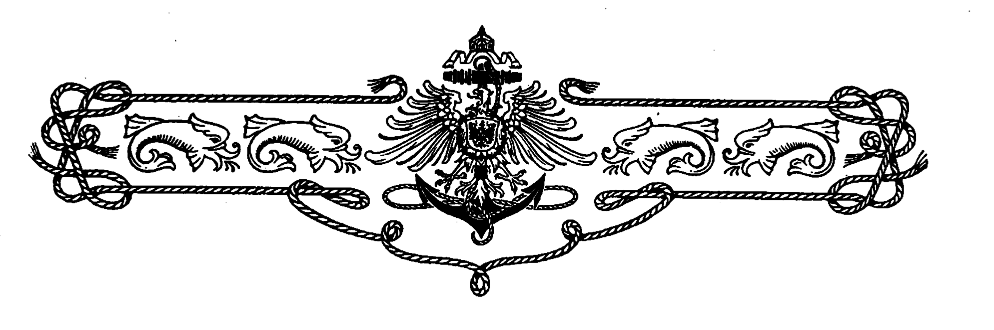
Titelbilder





Russisches Linienschiff „Imperator Pawel I.“

Länge 138,4 m, Breite 24,4 m, Tiefgang 8,2 m, Deplacement 17680 t; 17600 Pferdestärken, Geschwindigkeit 18 kn; Armierung: vier 30,5 cm-Geschütze L/40, vierzehn 20,3 cm-Geschütze L/50 (davon acht in Doppeltürmen und sechs in Kasematten), zwölf 12 cm-SK L/50, vier 4,7 cm-SK, acht Maschinengeschütze, fünf 45 cm-Torpedorohre.



Die Umsturzbewegung in China, ihr Wesen und ihre Ursachen.

Von Professor Dr. O. Franke.

Die allgemeine Auffassung, die man im Abendlande den gegenwärtigen bedeutungsschweren Vorgängen in China entgegenbringt, ist ihrem Wesen nach die gleiche, die alle Ereignisse der dortigen innerpolitischen Entwicklung gefunden haben, soweit man sich mit ihnen hat beschäftigen müssen: man betrachtet sie mit europäischen Augen, beurteilt sie aus europäischen Gedankengängen heraus und kommt auf diese Weise wieder, wie schon so oft, zu Vorstellungen, die in sich durchaus folgerichtig und doch verkehrt sind. Mehr als zweieinhalb Jahrhunderte hindurch ist das chinesische Volk, so argumentiert man — und Zeugnisse dafür findet man die Fülle in Zeitungsartikeln der letzten Wochen —, von einem landfremden oder gar rassefremden Herrscherhause bedrückt worden. Und dieses Herrscherhaus gehört einem Volkstamme an, der intellektuell und kulturell den Chinesen nicht ebenbürtig ist; es hat deshalb die chinesische Zivilisation elend verkommen lassen, es hat ein brutales, erpresserisches Beamtentum geschaffen, das, für jede Bestechung zugänglich, wie eine drückende Last auf dem Lande liegt und jede wirtschaftliche Entwicklung verhindert, und es hat schließlich, nur um von seinen erzwungenen Standesvorrechten nichts hergeben zu müssen, jeden wirklichen Fortschritt gehemmt, jedes Verlangen nach moderneren, besseren Staatseinrichtungen erstickt. Was Wunder, wenn da endlich der lange unterdrückte chinesische Nationalstolz aufschäumt und die Dämme durchbricht, wenn das Volk sich erhebt und die verwahrloste mandschurische Dynastie aus dem Lande jagt, ihre Schergen aber und das tyrannische Beamtentum beiseite stößt und auf den Trümmern der verkommenen Monarchie den freien, aufgeklärten „Volkstaat" (so lautet der chinesische Ausdruck), die Republik errichtet! So liest man es in den Betrachtungen der abendländischen Zeitungen, und so und noch viel schärfer tönt es in den Reden „Jung-Chinas", das in Europa,

Amerika und Japan studiert und dessen Erklärungen man in abendländischen Zeitschriften bereitwillig, vielleicht allzu bereitwillig, Aufnahme gewährt. Die Herleitung klingt einfach und natürlich genug, um allenthalben Glauben zu finden, und doch schlägt sie der geschichtlichen Wahrheit ins Gesicht.

Die geschichtliche Wahrheit liegt freilich nicht für jedermann an der Oberfläche; sie will gesucht und verstanden werden. Man muß ziemlich tief hinabsteigen in die endlosen Labyrinthe der chinesischen Geschichte, um die Wurzelfäden aufzufinden zu den Geschehnissen der Gegenwart, über deren Art und Ursprung wir uns so leicht täuschen lassen. Es scheint fast, als ginge man im Abendlande bei allen Betrachtungen über die neue Entwicklung in China stillschweigend von der Annahme aus, als begänne dessen Geschichte, soweit sie zu berücksichtigen ist, erst mit dem Eingreifen Europas und als sei der ganze Rest belanglos, ein Gebiet für gelehrte Forschung, aber nicht für praktische Beurteilung. Und hier liegt der große Rechenfehler in den abendländischen Auffassungen. Die Vorgänge von heute sind nicht lediglich das Ergebnis der Entwicklung in den letzten fünfzig oder gar zwanzig Jahren, so sehr sie auch dadurch gefärbt sein mögen: so wenig wie anderswo kann man in China die Gegenwart von der Vergangenheit loslösen, wie überall, so ist auch hier jedes Heute die organische Fortsetzung eines Gestern, kein Riß unterbricht die endlos lange Kette, und der gewissenhafte Historiker wird seine Beobachtungen nicht an einem beliebigen Punkte nahe dem Ende beginnen dürfen. Wer tiefer sucht, wird finden, daß die nämlichen Kräfte, die zwei Jahrtausende hindurch in China geschichtsbildend gewirkt haben, auch heute noch am Werke sind, wenngleich die neueste Zeit eine Reihe von Faktoren hinzugetragen hat, die früher nicht vorhanden sein konnten, die aber auch heute nur Begleiterscheinungen sind und der Entwicklung gewisse moderne Formen gegeben haben.

Fügen wir nun die heutige Umsturzbewegung in den großen historischen Zusammenhang ein, betrachten wir die regierende Ts'ing-Dynastie als die jüngste der zahlreichen Dynastien, die in China geherrscht haben, und messen wir ihr Schicksal an dem ihrer Vorgängerinnen. Als Ausgangspunkt kann man ungefähr das Jahr 180 n. Chr. nehmen, d. h. die Zeit, wo das mächtige Reich der Han-Dynastie, das den im 3. Jahrhundert v. Chr. neu geschaffenen Einheitstaat fortgesetzt hatte, in Trümmer zu gehen begann. Von da bis zum Jahre 1911, also 1731 Jahre hindurch, hat China nur während der folgenden Zeitabschnitte ein einheitliches Staatswesen dargestellt: von 589 bis 892 unter der Sui- und T'ang-Dynastie und von 1279 bis heute unter der Yuan-, Ming- und Ts'ing-Dynastie, also 935 Jahre lang, während in den übrigen 796 Jahren eine mehr oder minder große Zahl selbständiger Staaten neben einander bestand. Für diesen Zeitraum von 1731 Jahren führen die chinesischen Geschichtschreiber etwa 40 verschiedene, an Bedeutung sehr ungleiche Herrscherhäuser auf (von mehreren ganz kleinen abgesehen), und etwa 24 davon sind nicht chinesischer, sondern meist türkisch-tartarischer Herkunft. Und zwar wird bereits vom Anfang des 4. Jahrhunderts ab der Norden, oft nahe bis zum Yangtse, ganz oder teilweise von türkisch-tartarischen Familien, der Süden von chinesischen beherrscht, die meist in raschem Wechsel sich ihre Gebiete streitig machen. Der Westen und Nordwesten hat zeitweilig tangutische (tibetische) Dynastien. Von 916 ab herrscht im

äußersten Norden (um Peking) das tartarische Herrscherhaus der Khitan, im näheren Norden (Honan) und im Süden das chinesische der Sung; 1125 treten an die Stelle der Khitan die Vorfahren der Mandschus mit dem dynastischen Namen der Kin, und die Sung müssen sich vor ihnen bis südlich vom Yangtse, nach Tschekiang, zurückziehen. 1279 verjagt der große Kublai Khan beide Dynastien und errichtet den großen Einheitstaat der mongolischen (d. h. türkisch-tartarischen) Yuan; 1368 tritt die chinesische Dynastie der Ming (vom Yangtse) an ihre Stelle und 1644 übernimmt wieder von ihnen die mandschurische (tartarische) Dynastie der Ts'ing das Reich.

Aus dieser kurzen Skizze ergibt sich dreierlei: der chinesische Einheitstaat hat zwar immer als das theoretische Ideal gegolten, er wird von den konfuzianischen Chroniken als die allein rechte und gottgewollte Staatsform angesehen, tatsächlich aber ist China annähernd die gleiche Zeit in mehrere Staaten geteilt gewesen, wie es als Einheitstaat bestanden hat. Ferner: China hat zum wenigsten ebenso viele „fremde" Dynastien gesehen wie „einheimische", und wie die orthodoxen Chronisten über diese Unterscheidung dachten, ersieht man aus der Tatsache, daß sie den Begriff der Legitimität einer Dynastie nicht an deren Herkunft knüpfen, sondern an ihre politische Bedeutung. Jede Dynastie, die das ganze Reich beherrscht, ist unbedingt legitim, so auch die mongolische Yuan- und die mandschurische Ts'ing-Dynastie. Herrschen mehrere Dynastien gleichzeitig, so gilt die für die rechtmäßige, die den Thron der gestürzten Gesamt-Dynastie mit ihrer Hauptstadt inne hat, so die Sung im 10. bis 13. Jahrhundert, im Gegensatz zu den türkisch-tartarischen Khitan und Kin, die als „Seiten-Dynastien" angesehen werden. Ebenso gelten aber von den zahlreichen Herrscherhäusern im 3. und 4. Jahrhundert auch viele chinesische nicht für rechtmäßig. Endlich: seit mehr als fünfzehn Jahrhunderten machen sich chinesische und tartarische Dynastien die Herrschaft über die nördlichen Gebiete streitig, und zwar ist sie von 589 bis 892 und von 1368 bis 1644 in chinesischen, sonst aber in nichtchinesischen Händen. Vom 10. Jahrhundert ab wird der Wechsel regelmäßig: von 960 bis 1127 eine chinesische Dynastie (die allerdings den Norden mit tartarischen Herrschern teilen muß), 1127 bis 1368 tartarische Dynastien, 1368 bis 1644 eine chinesische, seit 1644 bis heute eine tartarische Dynastie; von 1279 ab trifft der Wechsel immer das ganze Reich. Und welches sind nun die geschichtlichen Lehren, die wir aus alledem zu ziehen haben? Niemals in ihrer langen Geschichte haben die Völkermassen des heutigen China sich als ein einheitliches Volk in politischem Sinne, d. h. als eine Nation gefühlt. Sie haben zwar auf alle Völker herabgesehen, die nicht von ihrer Art waren, aber sie haben sich viele Jahrhunderte von fremden Herrscherhäusern regieren lassen, ohne darin einen Verstoß gegen den normalen Lauf der Dinge zu sehen, wofern jene sich nur in das überkommene chinesische Kultursystem einfügten — und das ist ausnahmslos geschehen. Sie haben jenen fremden Herrscherhäusern mit derselben Loyalität angehangen wie ihren eigenen, und sie haben sich gegen die einen mit derselben Entschiedenheit aufgelehnt wie gegen die andern. In der Tat würde ein anderes Verhalten auch gar nicht in das religiös-politische System des Konfuzianismus hineinpassen. Dieses System kennt weder Nationen, noch dynastische Legitimität. Es kennt nur den nationallosen Universalstaat, in dem der tüchtigste und beste herrschen soll, ohne Rücksicht

auf Herkunft und Heimat. Der Himmel selbst hat ihn erwählt, ihm sein Mandat (ming) erteilt, und indem er ihm das Reich — womöglich das ganze Reich — gab, hat er ihn für legitim erklärt, ebenso wie er ihn als untüchtig verwirft, indem er ihm die Herrschaft nimmt und sie einem andern gibt: „die Weltgeschichte ist das Weltgericht“. Gemessen aber wird die Tüchtigkeit am Erfolge: gedeiht das Volk, so ist der Herrscher gut, verfällt der Staat, so ist er unfähig und muß einem besseren weichen. Das Volk innerhalb oder außerhalb steht auf wider das verworfene Herrscherhaus und setzt ein neues ein: der Chronist aber sieht keine Rebellion darin, sondern ein von der Entwicklung geborenes Unternehmen,

„Und wenn es glückt, so ist es auch verzieh'n,
Denn jeder Ausgang ist ein Gottesurteil.“

So ist eine Dynastie nach der andern in China gefallen: Verelendung des Volkes und Entkräftung des Staates riefen die inneren oder äußeren Feinde herbei und befähigten sie, den morsch gewordenen Thron zu stürzen. Nur zum Teil bedingt aber ist hierdurch der Wechsel zwischen „rein-chinesischen“ und türkisch-tartarischen Dynastien. Er ist zugleich ein Ausdruck des uralten Kampfes zwischen den Chinesen und den ihnen nördlich und nordwestlich benachbarten Völkern. Geographisch hat sich dieser Kampf im Laufe der Geschichte wesentlich verschoben. Der Mittelpunkt des ältesten Chinesentums lag in den Provinzen Schensi, Schansi und Honan; was südlich und westlich von ihnen wohnte, war ihm wenigstens eben so fremd wie die Völker des Nordens. Mußten diese im Altertum vor den Chinesen weiter nach Norden entweichen, so schoben sie in der späteren Zeit wieder häufig ihre Herrschaft nach Süden vor, so daß die Gebiete am unteren Yangtse (Nanking) oder noch weiter südlich gelegene Gegenden (Hangtschou) der Kern des Chinesentums wurden. Ethnologisch werden sich die Verhältnisse kaum sehr stark verschoben haben, es war vermutlich nur die Trägerschaft der chinesischen Kulturgedanken, die wechselte. Jedenfalls blieb aber seit dem verhängnisvollen Jahre 1127, wo die Kaiser der Sung-Dynastie ihre Hauptstadt von Honan nach Nanking verlegen mußten (später siedelten sie sogar nach Hangtschou über), der große Riß zwischen dem Norden und dem Süden, der etwa durch den Yangtse gebildet wurde. Auch die Ming-Dynastie, die aus den Yangtse-Gebieten stammte, hat ihn durch die Verlegung der Hauptstadt nach dem Norden nicht überbrückt, sondern vielleicht eher vertieft. Die Eigenart der Nordprovinzen, der Yangtse-Gebiete und der südlichsten Reichsteile stand sich fremd, verständnislos und wenig freundlich gegenüber, während der Westen und Nordwesten, d. h. Yünnan, Ssetschuan und Kansu wieder eigene Wege gingen, zeitweilig auch unter eigenen, nicht chinesischen Dynastien. Auf den so gewaltige Zeiträume umfassenden Kampf zwischen Norden und Süden näher einzugehen ist hier nicht der Ort; es muß genügen, die Tatsache festzustellen und hinzuzufügen, daß es sich dabei nicht um einen Rassenkampf in unserem Sinne handelt, sondern höchstens um einen Kampf des vom Kulturdünkel erfaßten Chinesentums gegen ein vermeintliches Barbarentum. Abendländische Geschichtschreiber haben sich hier durch die Darstellungen konfuzianischer Chronisten viel zu stark beeinflussen lassen. Jene nördlichen Völker waren keineswegs bloß „wilde Barbarenhorden“; wenn sie auch nicht über eine eigene gelehrte Literatur verfügten, so hatten sie doch fest-

gefügte, wohlgeordnete Staatswesen, die zwar auf chinesischen Kulturgedanken ruhten, dabei aber vieles eigenartige bewahrten, das oft genug ihre Überlegenheit über die „rein-chinesischen" Staaten begründete. Zum Aufbau der chinesischen Zivilisation haben die tartarischen Herrscherhäuser wesentlich beigetragen, ganz besonders haben sie die staatlichen Einrichtungen verbessern helfen: wir wissen heute, daß das chinesische Verwaltungsystem, an sich durchaus nicht so schlecht, wie es in dem verwahrlosten Zustande von heute erscheint, zu einem großen Teile von der tungusischen Weï- und der mongolischen Yuan-Dynastie geschaffen ist. Es fehlt also jede Berechtigung dazu, die tartarischen Dynastien in Bausch und Bogen als kulturell minderwertig gegenüber dem Chinesentum hinzustellen. Die literarische Verfeinerung oder Überfeinerung des letzteren besaßen sie allerdings nicht, aber sie haben diesen Mangel — und das gilt auch besonders von der gegenwärtigen Dynastie — außerordentlich schnell zu beseitigen verstanden, schneller vielleicht und in höherem Maße, als für ihren Bestand gut war. Und dabei darf man nicht außer Acht lassen, daß das Chinesentum ein schwer zu erfassender Begriff ist: es besteht aus zahlreichen, schon seiner ethnologischen Beschaffenheit nach völlig ungleichartigen, ungleichwertigen und in sich uneinigen Teilen, so daß man Ausdrücke wie „rein-chinesisch" oder „national-chinesisch" immer nur auf die Gefahr hin anwenden kann, daß falsche Vorstellungen damit verbunden werden. Vielleicht bildet sich allmählich ein nationales Chinesentum unter dem Drucke der neuen Zeit, vorläufig ist es nichts anderes als ein theoretischer Begriff.

Betrachten wir nun die heutige Umsturzbewegung in dieser geschichtlichen Beleuchtung. Daß während der letzten hundert Jahre unter der Ts'ing-Dynastie der Staat mehr und mehr verfallen, die Verwaltung verwahrlost, das Volk verelendet ist, kann nicht bezweifelt werden. Als Entschuldigung mag der Dynastie dienen, daß sie in dieser Zeit der aller geschichtlichen Erfahrung hohnsprechenden Aufgabe gegenübergestellt worden ist, einen Ausgleich mit der andrängenden abendländischen Kultur zu finden, eine Aufgabe, an der auch weit größere Männer zuschanden geworden wären, als die Dynastie sie seitdem hervorgebracht hat. Aber das mandschurische Haus war schon im Sinken, als das Abendland seinen Eintritt erzwang. Seine Fundamente wurden von denselben Giften zerfressen, die fast alle 'großen Dynastien in China zu Falle gebracht haben: Weiber-Intriguen am Hofe, Eunuchentum, Unmündigkeit und Verweichlichung der Kaiser. Die Zustände im Reiche waren schon um die Mitte des 19. Jahrhunderts derartig, daß das Mandat des Himmels für die Ts'ing erloschen schien. Der große Taiping-Aufstand würde diesem Mandate auch vermutlich ein Ende gemacht haben, wäre nicht abendländische Macht, der neue Faktor in der chinesischen Geschichte, dem Schicksal in den Arm gefallen, so daß die Entwicklung von ihrem normalen Laufe abgelenkt wurde. Seitdem sind die Dinge nicht besser, sondern schlimmer geworden, aber — und darauf muß der größte Nachdruck gelegt werden — nur zu einem sehr kleinen Teile durch Schuld der Dynastie. Es war die Hilflosigkeit des in altertümlichen Formen steckengebliebenen Staatswesens gegenüber den wachsenden Forderungen des Auslandes und alle daraus entstehenden Folgen, die das gesamte Wirtschafts- und Kulturleben des Staates durchwühlten und aus seinen bisherigen Bahnen warfen. Wehrlosigkeit gegenüber fremden Übergriffen, Niederlagen bei jedem Widerstandsversuch

und unerhörte Demütigungen vor aller Welt untergruben das Ansehen der Zentralregierung; eine wachsende Schuldenlast im Auslande verschlang einen großen Teil der Einnahmen, so daß die ursprünglich niedrigen Steuern rasch und unaufhörlich anstiegen; neue Handels- und Verkehrsverhältnisse warfen altübernommene Gewohnheiten und Interessen über den Haufen; zu alledem kam die Notwendigkeit, neue Staatseinrichtungen zu schaffen, Schulen zu errichten und eine militärische Rüstung zu unterhalten, Dinge, die gewaltige Summen erforderten, ohne daß ein Finanzwesen vorhanden war, das sie in geregeltem System herbeischaffen konnte. Alles das rief Unzufriedenheit und steigende Erbitterung nicht bloß in aufgeklärten politischen Kreisen, sondern auch in den breiten Schichten des Volkes hervor: die einen waren empört über die schmachvolle Stellung Chinas in der Welt, die andern klagten über ihren wirtschaftlichen Rückgang, und die Massen seufzten unter Teuerung und Steuerdruck, alle aber suchten in altgewohnter Weise die Schuld bei der Dynastie, die für Glück und Unglück des Volkes verantwortlich sei. Das ist der Urgrund, auf dem die Bewegung von heute erwachsen konnte, ihre wichtigste und fundamentale Ursache. Daß die mandschurische Herkunft der Dynastie damit nicht das mindeste zu tun hat, ist ohne weiteres klar: eine chinesische Dynastie würde die Verhältnisse nicht besser gestaltet haben, und ihr Schicksal würde das nämliche sein.*)

Verstärkt aber wird nun freilich dieser Hauptstrom des Murrens und der Auflehnung durch eine Reihe von bedeutenden Zuflüssen aller Art. Die Reformatoren, die am Ende des vorigen Jahrhunderts die Veranlassung zu den bekannten Vorgängen in Peking wurden, entstammten sämtlich dem äußersten Süden und den Yangtse-Provinzen. Daß ihre Pläne scheiterten, hatte seinen Grund sicherlich nicht in der Feindschaft der Mandschus als eines geschlossenen Volkstammes, sondern abgesehen von anderen Umständen darin, daß sie in der Eigenart des Nordens kein Echo fanden mit ihrem gutgemeinten Aufruf; sie blieben Fremdlinge in den nordischen Provinzen und trafen, zum Glück für China, auf kein ausreichendes Verständnis dort. Es ist gewiß kein Zufall, daß die hohen Beamten, die auf ihrer Seite standen, durchweg dem

*) Zum Beweise dessen sei hier die Schilderung eines chinesischen Chronisten vom Anfang des 18. Jahrhunderts angeführt, die er von den letzten Tagen der Ming-Herrschaft gibt, von der Zeit, als der Hof der Ming nach Nanking verlegt war, während die neue mandschurische Dynastie seit 1644 bereits in Peking regierte. „Der Hof in Nanking", so liest man bei diesem „National"-Chinesen, der gewiß kein Freund der Eroberer war, „ging mit raschen Schritten dem Verderben entgegen, infolge eines Verhaltens, das dem in Peking völlig entgegengesetzt war. Die Prinzen und Würdenträger dieses letzteren Hofes, einig unter sich, arbeiteten nur für das allgemeine Wohl. In Nanking dagegen gab es unter den Würdenträgern nichts als Spaltungen und Intrigen, um einander auszustechen. Der Begriff des öffentlichen Wohles war zu hoch für die erbärmlichen Höflinge, die ihrem persönlichen Interesse alles opferten . . . . . Im übrigen berührte ihn (den neu eingesetzten Herrscher der Ming) nichts, und nichts war imstande, ihm die Augen zu öffnen vor dem Abgrunde, in den er stürzen mußte. Das einzige Heilmittel, das er den Streitigkeiten und Zänkereien der Würdenträger gegenüber hatte, war, daß er beständige Veränderungen in den Ämtern vornahm, ohne irgend welchen Unterschied zwischen guten und schlechten, schuldigen und unschuldigen." (Vergl. De Mailla, „Histoire Générale de la Chine", Bd. X, S. 511 f.) Man sieht, wie die Entwicklung sich wiederholt: die Worte hätten auch während der letzten Jahre mit Bezug auf Peking geschrieben werden können.

Süden entstammten, während die nordischer Herkunft sich entweder zurückhielten, wie Yuan Schi K'ai, oder ihre erbitterten Gegner waren, wie Tschang Tschi Tung. Daß, vom Kaiser selbst abgesehen, keine Mandschus in dem Lager jener kantonesischen Reformatoren sichtbar wurden, war selbstverständlich, sie hatten mit ihnen so wenig gemein wie die Nordchinesen. Daraus nun aber zu schließen, daß die Mandschus politisch rückständig und jedem Fortschritt abgeneigt seien, bedeutet eine völlige Verkennung der Sachlage und steht mit zahlreichen Tatsachen im Widerspruch. Anhängerschaft an die südchinesischen Stürmer und aufgeklärter Fortschritt sind nicht dasselbe: sowohl unter den hohen mandschurischen Beamten — es braucht hier nur an den arg verlästerten Jung Lu oder an den in Deutschland wohlbekannten Tuan Fang oder an Yin Tsch'ang erinnert zu werden — wie auch unter den Mitgliedern des Kaiserhauses waren und sind genug klarblickende und energische Förderer einer politischen Neugestaltung, so in der früheren Zeit Prinz Kung, heute der Prinz von Su, die Prinzen Tsai Tsê, Tsai Tschen, Pu Lun u. a.

Die Reformatoren aber entflohen nach der Enthüllung ihrer abenteuerlichen und gewalttätigen Pläne vor dem berechtigten Zorn der Kaiserin ins Ausland, zumeist nach Japan, und von nun ab ist es weit weniger kühle politische Berechnung, die ihre und ihrer Anhänger Tätigkeit bestimmt, als persönliche Rachsucht. Der uralte Gegensatz zwischen Nord und Süd, der vorhin gekennzeichnet wurde und der bei den Vorgängen von 1898 sofort wieder in die Erscheinung trat, erhielt jetzt geflissentlich die Form eines Kampfes gegen die Mandschu-Herrschaft. In wieweit und warum hier etwa fremde Einflüsterungen mitgewirkt haben, mag unerörtert bleiben, man gewinnt aber fast den Eindruck, als sei diese Fiktion eines nationalen Kampfes gegen fremde Bedrücker wider besseres Wissen zu dem Zwecke erfunden worden, um mit dieser dem abendländischen Denken weit geläufigeren Auffassung die Sympathien der fremden Staaten zu gewinnen.*) Wie in der Folgezeit ersichtlich war, hat diese Berechnung nicht getrogen. In China selbst, d. h. in den Agitationsgebieten der Süd- und Zentralprovinzen ist seitens der sich mehr und mehr organisierenden Propaganda das Gewicht mehr auf das antidynastische als auf das antimandschurische oder „nationale" Moment gelegt worden. Im Frühjahr 1903 tauchte zuerst in den Yangtse-Provinzen, und zwar in den Vereinigungen von jungen Leuten, die in Japan studiert hatten, das Schlagwort Ko ming auf, das heute als Name der revolutionären Partei (Ko ming tang) oft in den europäischen Zeitungen erscheint. Der Ausdruck ist bezeichnend für die ganze Bewegung. Ko ming ist eine uralte Redewendung, sie kommt bereits wiederholt im Schuking vor, dem ältesten chinesischen Annalenwerke, das bis in das 2. und 3. Jahrtausend v. Chr. zurückgeht, und bezeichnet stets: „das Mandat (des Himmels) wegnehmen", d. h. die Dynastie beseitigen und eine andere an ihre Stelle setzen. Diese Bezeichnung trug den oben dargelegten alten chinesischen Anschauungen in vollendeter Weise Rechnung, um sie sollte sich im Reiche alles sammeln, was

*) Mit Recht wird auch in dem neuen, lehrreichen Buche von Bland und Backhouse China under the Empress Dowager, S. 477 darauf hingewiesen, wie die kantonesischen Reformatoren den leidenschaftlichen Haß gegen die Mandschus nur zu ihren eigenen Zwecken predigten, zeitweilig in der Hoffnung, die fremden Mächte dadurch zu beinflußen.



unzufrieden mit der Dynastie als solcher war, und im Süden, was geneigt war, den alten Kampf gegen den Norden wieder aufzunehmen. Das neuentdeckte „nationale" Moment blieb den europäisierten oder amerikanisierten Chinesen und ihrem ausländischen Publikum vorbehalten, die große Masse wußte und weiß nichts davon. Wie völlig modern und unchinesisch dieser Begriff ist und wie sehr seine Bedeutung für die gegenwärtigen Vorgänge im Abendlande überschätzt wird, ergibt sich aus unserer geschichtlichen Betrachtung oben. Völkermassen, die nach Hunderten von Millionen zählen und die Jahrtausende hindurch nie etwas von Nationalismus gewußt haben, kommt dieser Begriff, der selbst in Europa noch recht jungen Datums ist, nicht über Nacht. Und nun soll er in China gar schon so feinfühlend geworden sein, daß er sich gegen eine fremde Rasse erhebt, die in Sprache, Kleidung, Sitten, Anschauungen nicht mehr vom eigenen Volkstum zu unterscheiden, also völlig in ihm aufgegangen ist! Schon Sir Robert Hart hat nach den Wirren von 1900 die fremde Diplomatie vor Irrtümern in dieser Beziehung gewarnt: „Diese sogenannte fremde Regierung", so schreibt er, „die Mandschu-Dynastie, ist dreihundert Jahre hindurch ein organischer Bestandteil der Nation gewesen, und der Kaiser ist bei den Chinesen nicht verhaßter als bei den Engländern ihre Königin." (These from the Land of Sinim S. 96 f.) Es mag ohne weiteres zugegeben werden, daß die kleine Zahl von Mandschus, namentlich der höhere und niedere Adel, im Staatsdienste gewisse meist unausgesprochene Vorrechte genossen hat, von denen jetzt besonders viel Aufhebens gemacht wird, aber wo ist das Land, das frei wäre von solchen Dingen?

Unsere Betrachtung der aus zwei Quellen fließenden Hauptströmung der Umsturzbewegung gibt auch die Erklärung dafür, daß sie so rasch so ausgedehnte Ländergebiete überfluten und selbst weit nach Norden hinaufgreifen konnte. Mag die revolutionäre Propaganda auch Jahre hindurch mit Hilfe einer von Japan aus geleiteten Presse voll Eifer betrieben worden sein, sie hätte diese Bedeutung nie erlangen können, wenn sie nicht allenthalben den Boden vorgefunden hätte, der ihren Samen willig aufnahm.

Außer dem angeblichen Nationalismus, dessen Wesen, wie wir gesehen haben, von den revolutionären Führern falsch dargestellt und im Abendlande falsch aufgefaßt wird, kommen aber noch zwei andere moderne Momente zu den Ursachen der Umsturzbewegung hinzu, die von einer weit größeren Bedeutung sind, ja die vielleicht bestimmend für ihren ganzen Verlauf werden können. Sie haben bei jeder früheren ähnlichen Bewegung in der chinesischen Geschichte gefehlt, denn erst die Bekanntschaft mit den abendländischen Staaten hat sie geboren, und darum hat die heutige Bewegung einen Charakter erhalten, der sie von allen ihren Vorgängerinnen unterscheidet. Diese Momente sind: die Verfassungsfrage und der damit zusammenhängende Zentralisierungsgedanke.

Seit dem ersten wirksamen Auftreten der Reformatoren am Ende des vorigen Jahrhunderts ist in China immer allgemeiner, immer dringender und immer lauter die Forderung erhoben worden, das auf rein ethischer Grundlage ruhende Staatswesen in einen modernen konstitutionellen Rechtstaat mit parlamentarischer Vertretung umzuwandeln. Nicht ohne Zögern und mit vielfach schwankender Haltung

hat die Regierung, d. h. die Dynastie den Weg nach diesem Ziele angetreten. Seit 1908 hat sie die Etappen des Weges und die Art des Zieles feierlich und in bindender Form verkündet. Aber dem jungen Chinesentum, das sich mehr und mehr vom Boden der Vergangenheit loslöste, abendländische Staatseinrichtungen kennen lernte und abendländische Denkformen sich aneignete, ging diese Entwicklung nicht rasch und nicht weit genug. Nicht zum wenigsten war es der Einfluß amerikanischen Geistes, der eine Überspannung der politischen Forderungen veranlaßte. Das Leben in der größten demokratischen Republik, das — scheinbar — überhaupt keine Autorität anerkannte, übte seine Wirkung auf die zahlreichen dort studierenden Chinesen. In die Heimat zurückgekehrt, warben sie für ihre neugefundenen sozialen und politischen Ideale und rissen auch die maßvolleren mit, zumal da ihnen die Ergebnisse der japanischen Erziehung dabei zu Hilfe kamen. Der Widerstand, den ihre Bestrebungen naturgemäß bei der Regierung und bei dem verantwortlichen Beamtentum fanden, reizte nur ihre Leidenschaft gegen die „rückständige" Dynastie und verschärfte ihre Forderungen. An das Verlangen nach der konstitutionellen Monarchie schloß sich das nach einem radikal-parlamentarischen Regierungsystem und an dieses schließlich die offen verkündete Absicht, die monarchische Staatsform überhaupt zu beseitigen und eine Republik zu gründen. Es ist selbstverständlich, daß die Führung hierbei das Chinesentum im Süden und in den Yangtse-Provinzen hatte, denn ihm war der Widerstand doppelt verhaßt, weil er von der nordischen Dynastie kam; ja es ist sehr fraglich, ob der Norden sich überhaupt an diesen radikalen Bestrebungen in nennenswertem Maße beteiligt hat. Daß auch diese besondere Propaganda eine so auffallend große Anhängerschaft hat gewinnen können, erklärt sich, abgesehen von dem früher Gesagten, durch zwei Dinge. Einmal war der hauptsächlichste Träger des politischen Radikalismus das modernisierte Literatentum, d. h. die soziale Schicht, die seit Jahrhunderten die öffentliche Meinung in China geführt und beherrscht, ja oft genug sogar die lokale Regierung vergewaltigt hat. Ferner aber wiesen die Agitatoren darauf hin, daß die überlegene Stärke des Auslandes, gegenüber der China bisher hilflos gewesen sei, in dem Zusammenarbeiten von Volk und Regierung ihre letzte Ursache habe. Es sei also notwendig, daß auch in China das Volk sich an der Regierung beteiligte oder, da die Dynastie sich dessen weigerte, sie selbst in die Hand nehme; nur so würde es dem Lande möglich sein, aus seiner unwürdigen internationalen Stellung hinauszugelangen, in die es durch die Schwäche und Unfähigkeit der Dynastie geraten sei. Dieses Argument war unzweifelhaft, trotz seiner inneren Hohlheit, das wirkungsvollste, das sich verwenden ließ. Denn eine Empfindung für das, was man vom Auslande hatte erdulden müssen, und namentlich das Bewußtsein der finanziellen Abhängigkeit von ihm, die das Beamtentum oft genug jeden Steuerzahler an seinem Leibe hatte fühlen lassen, waren in sehr weite Kreise des Volkes gedrungen und hatten dort ein Bedürfnis nach Zusammenschluß gegen Übergriffe des Auslandes hervorgerufen. Hier kann man in der Tat von einem erwachenden Nationalgefühl der Chinesen sprechen, nur darf man damit nicht den fertigen modernen Begriff verbinden: es handelt sich zunächst nur um einen Rückschlag gegen vergewaltigende Eingriffe anderer Staaten, nicht aber um das stolze Bewußtsein nationaler Eigenart und um

den Entschluß, sie hoch zu halten und zu verteidigen. Wir werden nachher noch eine andere Form des aufkeimenden Nationalismus kennen lernen.

Proklamierung der Republik ist denn auch in der Tat das erste gewesen, was die Revolutionäre nach der Einnahme von Wutschang zu tun für nötig befunden haben. Damit aber haben sie über ihre staatsmännische Befähigung selbst das Urteil gesprochen: Mangel an politischem Augenmaß und Unfähigkeit, mit gegebenen Verhältnissen zu rechnen, waren stets die charakteristischen Merkmale der chinesischen Reform-Dilettanten aus dem Süden. China in eine Republik verwandeln ist dasselbe wie in der katholischen Kirche das Papsttum abschaffen und das Dogma beseitigen.

Der Fortschritt, den die von der Regierung selbst betriebene Umformung Chinas in ein modernes Staatswesen gemacht hat, tritt in dem zweiten der oben erwähnten Momente zu Tage, das sogar der unmittelbare Anlaß zum Ausbruche der Revolution geworden ist. Dieses Moment enthüllt aber auch die ungeheuren Schwierigkeiten, die sich der Umformung entgegenstellen., und es beweist, daß die letztere nicht, wie die Demagogen im Süden erklärten, zu langsam, sondern, wie die sachkundigsten Beurteiler, Chinesen wie Ausländer, gefürchtet haben, viel zu schnell vor sich gegangen ist. Eine Vorbedingung für die Schaffung des Rechtstaates mit Kabinett und Volksvertretung war die Stärkung oder sogar Neugründung der Zentralregierung. Die bisherige fast unbeschränkte Landeshoheit der Provinzialregierungen, die nur die Person des Monarchen als über sich stehend anerkannten, mußte beseitigt werden, wenn ein wirklich einheitliches staatsrechtliches System in der Verwaltung des Reiches sich bilden sollte. Zagend fast und mit größter Vorsicht hat die Regierung diese Aufgabe in die Hand genommen; sie war sich ihrer Gefährlichkeit durchaus bewußt. Sie hat neue Ressortministerien als Zentralinstanzen geschaffen, denen die Tätigkeitsgebiete der Provinzialverwaltungen, unter Abtrennung der Justiz, allmählich unterstellt wurden. Auf dem Gebiete des Unterrichts und des Militärwesens schienen die Hauptschwierigkeiten überwunden zu sein, selbst auf dem des Finanz- und Steuerwesens waren gute Anfänge gemacht; die Provinzialgouverneure haben — zu ihrer Ehre sei es gesagt — mit berechtigter Sorge zwar, aber ohne Widerstreben viele ihrer Machtbefugnisse abgegeben. Das Bild änderte sich aber in dem Augenblick, als die Zentrale allgemeine wirtschaftliche Fragen im Reiche zu regeln unternahm, bei denen gewisse Kreise der Bevölkerung in den Provinzen unmittelbar beteiligt waren. Schon die Verstaatlichung des Telegraphenwesens i. J. 1902 hatte böses Blut gemacht, weit schlimmer aber war es mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen, die im Frühjahr 1911 beschlossen wurde. Der Eisenbahnbau lag bisher in den Händen von Privatgesellschaften, die von Notabeln und Literaten nach Provinzen gebildet und beherrscht wurden. Wie völlig diese Gesellschaften versagt haben und wie sie mit lärmendem Phrasentum die notwendige Beteiligung fremden Kapitals zu verhindern suchten, während sie selbst unfähig zu jedem nützlichen Tun waren, weil sie in Mißwirtschaft und Korruption stecken blieben, so daß der Eisenbahnbau in China nicht mehr von der Stelle rückte, das alles ist jedem, der an den Fragen ein Interesse nahm, während der letzten Jahre reichlich bekannt geworden. Schier

endlos war, nach europäischen Begriffen, die Nachsicht der Regierung diesem zügellosen Treiben gegenüber, bis endlich dem neuen Verkehrsminister Scheng Süan Huai, einem tatkräftigen und geschäftskundigen Manne, wie China wenige besitzt, die Geduld ausging, und auf seine Veranlassung am 9. Mai 1911 die Übernahme aller Eisenbahnlinien, auch der noch nicht gebauten, durch den Staat verordnet wurde; die Anteile der bisherigen Aktionäre wurden in zweckentsprechender Weise sichergestellt. Die Maßnahme war unbedingt notwendig, wenn die Zentralregierung überhaupt noch Herr im Lande bleiben wollte, und hätte längst ausgeführt werden sollen. Ein Sturm der Entrüstung brach aber los bei den Notabeln der Provinzen, die sich von einer gut besetzten Tafel fortgetrieben sahen, und die neu geschaffenen Provinziallandtage, deren Mitglieder zum Teil mit den Notabeln identisch waren, redeten sich in eine sinnlose Leidenschaft hinein über diesen unerhörten Eingriff der Regierung von Peking in die Rechte der Provinzen. Die revolutionäre Propaganda hat sich diese Stimmung sofort zu Nutze gemacht. In Ssetschuan, wo die Verstaatlichung zuerst an der großen Linie zum Yangtse durchgeführt werden sollte, brach der offene Aufruhr dabei los, und unmittelbar daran schloß sich die große Revolution in Wutschang. Der Anlaß ist ungemein bezeichnend. Während das „korrupte“ und „reaktionäre“ Beamtentum einen guten Teil seiner Stellung den großen Reichsinteressen willig geopfert hat, ist der Versuch, eine moderne einheitliche und starke Regierung zu schaffen, an dem Eigennutz, der Unehrlichkeit und der Borniertheit der „fortschrittlichen“ Notabeln elend gescheitert. Diese Tatsache wirft ein seltsames Licht auf den neuen chinesischen „Nationalismus“: lärmend und an den eigenen Phrasen sich erhitzend, wütet er gegen das Ausland und die Dynastie, versagt aber sofort, wenn er Werte schaffen soll, und ist noch nicht im Stande, seinen Blick über den engsten lokalen Gesichtskreis hinweg zu heben. Dieser angebliche Nationalismus ist in Wahrheit provinzialer Partikularismus.*)

Unsere Betrachtung zeigt nur, daß die Ursachen der Umsturzbewegung, so verschieden sie untereinander sind, doch in der einen Spitze zusammenlaufen: Feindschaft gegen die Dynastie. Die großen Massen lehnen sich gegen die Dynastie auf, weil sie das Land verkommen läßt und das „Mandat“ verloren hat; die politisierenden Kreise im Süden und den Zentralprovinzen, weil sie von nordischer Art und Herkunft ist, die radikalen Demagogen, weil sie überhaupt keine Dynastie mehr wollen, und die Provinzialnotabeln endlich, weil die Dynastie die Trägerin des zentralistischen Gedankens ist, der ihre Interessen schädigt. Das ganze aber wird dem ausländischen Publikum als „Kampf der chinesischen Nation gegen die fremden Unterdrücker“ dargestellt.

Wird die Dynastie auf der einen Seite für Zustände verantwortlich gemacht,

---

*) In der „Frankfurter Zeitung“ vom 1. Oktober 1911 findet sich ein vorzüglicher Aufsatz von Math. Winteler über die Revolution, in dem die Lage scharf und treffend gekennzeichnet wird. Der Verfasser sagt von den Provinznotabeln, daß „sie sich als korrupter erwiesen haben als die Staatsbeamten. Jedem Fortschritt standen sie hindernd im Wege, und die Nutzbarmachung der reichen Erz- und Kohlenlager scheiterte jeweils an ihrem Widerstande. Nicht die Mandschus, sondern sie sind die Fremdenhasser, sie sind der Hemmschuh in der Entwicklung Chinas.“



die durchaus unabhängig von ihr eingetreten sind, so wird auf der anderen auch ihr wärmster Anwalt nicht behaupten können, daß sie an ihrer heute fast hoffnungslos zu nennenden Lage schuldlos sei. Von der zunehmenden Mißwirtschaft im Reiche seit dem ersten Viertel des 19. Jahrhunderts war bereits die Rede. Diese Mißwirtschaft war von derselben Art und entsprang denselben Ursachen, wie wir es unter allen chinesischen Dynastien beobachten können, wenn ihr Verfall beginnt. Ob das nordische Herrscherhaus mehr hätte tun können, um den großen Graben zwischen Nord und Süd auszufüllen, ist eine sehr schwierige Frage, die eine besondere Untersuchung verlangen würde. Die chinesische Geschichte lehrt, daß nur wenige, ganz große Herrscher imstande gewesen sind, ihn zu überbrücken. Unter den machtvollen Kaisern der Mandschus im 17. und 18. Jahrhundert hören wir vom Ende des 17. Jahrhunderts ab nichts mehr von antidynastischen Bewegungen im Süden. Aber in der späteren Zeit hat das Geschlecht der Ts'ing keine starken Persönlichkeiten mehr hervorgebracht. Daß man bei der Bevorzugung des mandschurischen Adels, namentlich in der neuesten Zeit, hätte zurückhaltender sein müssen, ist von hohen mandschurischen Beamten selbst erklärt worden. Aber wie bei jeder verfallenden Dynastie, ist auch jetzt der Einfluß der Hofkreise stärker geworden als für die Gesamtheit gut war. Daß die Dynastie bösen Willen gezeigt habe bei der Verfassungsreform, ist eine unwahre Verdächtigung; eine andere Frage ist es, ob sie sehr geschickt dabei zu Werke gegangen ist. Ihre Politik hat von jeher, namentlich aber seit dem Tode der Kaiserin-Mutter, einen derartigen Mangel an Festigkeit und Stetigkeit gezeigt, daß das Gefühl eigener Schwäche und Unzulänglichkeit niemand verborgen bleiben konnte, namentlich ihren Feinden im Süden nicht. Gegen ihre eigene bessere Überzeugung hat sie sich durch die Drohungen der lärmenden Patrioten zu Reformen und Zugeständnissen drängen lassen, für die das Land nicht reif war. Damit aber sind die Begehrlichkeit und Aufsässigkeit ins Maßlose gewachsen. Die Zustände in den Provinziallandtagen und im Vorparlament zu Peking sind der Ausdruck davon. Die schlecht vorbereiteten Reformexperimente aber, bei denen fremder Rat und fremde Hilfe mit unbelehrbarer Halsstarrigkeit zurückgewiesen wurden, verschlangen ungeheure Summen. Während den Provinzialregierungen durch die Erneuerung des Verkehrswesens, die Verpfändung von Zöllen u. a. ein beträchtlicher Teil ihrer Einnahmen ohne Ersatz genommen wurde, mußten sie sich für die Anforderungen des Reformwerks immer neue Auflagen gefallen lassen, bis schließlich der ungenügend bezahlte Lokalbeamte nicht mehr wußte, wie er die Verwaltung führen sollte. Große Teile der von der Zentralregierung oder auf ihren Befehl von den Provinzialregierungen verschleuderten Summen aber haben der Unterstützung derer dienen müssen, die heute die Führer der revoltierenden Massen sind. Tausende von jungen Leuten sind seit 1901 auf öffentliche Kosten zu Studienzwecken ins Ausland entsandt worden, aber irgend eine wirksame Aufsicht über sie und ihr Treiben hat man trotz wiederholter Warnungen niemals durchgeführt. Beladen mit Schlagworten und halbverstandenen neuen Begriffen, dafür aber frei von Selbstzucht und Pflichtgefühl, maßlos in der Bewertung der eigenen Fähigkeiten, aber untauglich zu ernster Arbeit, so kehrte ein großer Teil dieser Jünglinge in die Heimat zurück und begann alsbald, mit den erlernten

„modernen“ Ideen gegen die „rückständige“ Regierung zu eifern. Nicht besser war es mit den zahlreichen ins Ausland gesandten Offizieren, die in Wahrheit gar keine Offiziere waren, sondern sich zu den „Literaten“ zählten und sich auch heute noch dazu halten. Statt mit einem festen Griffe die Schreier zum Schweigen zu bringen, als es noch Zeit dazu war, verhandelte und beschwichtigte die Regierung, teils aus Schwäche, teils aus Bequemlichkeit, bis sie der Flut nicht mehr Herr werden konnte. Heute erntet sie die Früchte ihrer Untätigkeit, und die neue Armee mit ihren „modernen“ Offizieren arbeitet in der Politik tapfer mit. Es ist schwer zu beurteilen, wie weit die Schuld der Dynastie an der Unzulänglichkeit der Zentralregierung geht, da seit einem halben Jahrhundert kein Mann auf dem Throne Chinas gesessen hat, aber die Verantwortung dafür hat sie auf alle Fälle zu tragen. Und wie trägt sie sie? Es ist nicht leicht, diesem einst so stolzen mandschurischen Geschlechte die Teilnahme zu bewahren, wenn man die erbärmliche Haltung der Epigonen auf und an dem Throne gegenüber der Revolution beobachtet. Nachdem der verängstigte Herrscher in dem Edikt vom 26. Oktober den Minister Scheng Süan Huai den aufsässigen Notabeln preisgegeben und in schimpflichster Form aus dem Dienst entfernt hatte — in dem Vorparlamente oder Reichsausschusse war seine Enthauptung gefordert und anscheinend hat nur das Eintreten der fremden Gesandten sie verhindert —, nachdem zugleich damit die eben begonnene und unumgänglich notwendige Eisenbahnpolitik im Stiche gelassen war, ergingen am 30. Oktober die schmachvollen Edikte, in denen die Dynastie in verzweifelter Angst alles gab, was der Ausschuß von ihr verlangte: Ausschluß aller mandschurischen Prinzen und Adligen vom Kabinett, Durchführung des parlamentarischen Regierungsystems, Verantwortlichkeit der Minister gegenüber dem Parlament, sofortige Vorlegung eines entsprechenden Verfassungsentwurfs, Ersetzung der mandschurischen Würdenträger durch Chinesen, Begnadigung aller Revolutionäre und „Reformatoren“ von 1898 an u. a. m. Diese Kapitulation vor den Provinzialnotabeln und dem provisorischen Reichsparlament wird voraussichtlich nur den Erfolg haben, daß beide noch weitere und noch radikalere Forderungen aufstellen.*) Viel bleibt der Dynastie allerdings nicht mehr zu geben übrig. Glaubt sie in der Tat, mit solchen Mitteln den Thron retten zu können, so stellt sich ihre Lage als verzweifelt dar. Achtung wird sie bei Freund und Feind nicht damit erwerben.

Am Schlusse unserer Betrachtungen drängt sich die Frage auf: was wird das Ende sein von dieser wie ein Feuerbrand um sich fressenden Bewegung? Selbst wenn es gelänge, sie zum Stehen zu bringen, so wird China mit einer Verfassung, wie sie jetzt verkündet ist, niemals zu regieren sein: wie die Erfahrungen im Vorparlament, in den Provinziallandtagen und bei der gegenwärtigen Bewegung gezeigt haben, wird es noch einer Erziehung von vielen Jahrzehnten bedürfen, ehe die Chinesen

*) In der Tat wird nach chinesischen Zeitungen bereits verlangt: Wahl des Premierministers durch das Parlament, allgemeines Wahlrecht für das Parlament, Verbot, das Militär bei inneren Unruhen ohne Genehmigung des Parlaments zu verwenden, und vieles andere. Diese Bestimmungen, 19 an der Zahl, sollen die Grundgesetze der neuen Verfassung bilden, die vom Kaiser zu beschwören ist. Ein Edikt vom 3. November stellt dies auch in nahe Aussicht.



fähig werden, große, aber erreichbare politische Ziele zu erfassen und ihnen die lokalen oder gar persönlichen Interessen unterzuordnen. Minister aber, die einem derartigen zerfahrenen Parlamente verantwortlich sein sollen, wird man unter Männern mit Selbstachtung bald nicht mehr auftreiben können, das Schicksal Scheng Süan Huai's wird eine Lehre werden. Dazu kommt, daß die große Masse des Volkes von diesen Verfassungsfragen nichts weiß und nichts wissen will. Sie hegt gegen ihre „Vertreter" ein starkes Mißtrauen, und keineswegs ohne Grund. „Was wir Fortschritt nennen", sagt Sir R. Hart,*) „davon wissen die meisten wenig und fragen tun sie noch weniger danach, Freiheit aber, wirkliche faßbare Freiheit genießen sie alle". Darin liegt ein nicht zu unterschätzendes Moment: das Maß von persönlicher Freiheit, dessen sich der chinesische Ackerbauer und Händler erfreut, wird ihm der reglementisierende Rechtstaat nicht gewähren können. Ihm das aber begreiflich zu machen wird nicht leicht sein. Unter solchen Umständen scheint die Frage nicht unberechtigt, die man kürzlich in Deutschland aufgeworfen hat, ob es überhaupt möglich ist, ein Reich von der Art und dem Umfange wie China zentralistisch zu regieren. Es würde zu weit führen, hier näher auf den Gegenstand einzugehen, aber Zweifel sind nach dem, was die chinesische Geschichte lehrt, nicht abzuweisen: nur wenige hervorragende Herrscher sind, wie schon vorhin angedeutet, imstande gewesen, das Völker-Konglomerat in China mit seinen starken zentrifugalen Kräften zu einer Einheit zusammenzuhalten; im allgemeinen hatte jede Landschaft ihre eigene Regierung, die Einheit war mehr ethisch und kulturell als politisch.

Sind die Aussichten somit trübe, wenn die Dynastie von Revolutions Gnaden erhalten bleibt, so sind sie es vielleicht noch mehr, wenn sie gestürzt wird. Daß die Umsturzbewegung nichts weniger als einheitlich ist, geht aus dem Gesagten hervor. Schon jetzt, nach wenigen Wochen, treten die Spaltungen offensichtlich hervor; der Süden geht mit den Zentralprovinzen nicht zusammen, der Westen mit seiner starken mohammedanischen Bevölkerung wandelt eigene Wege, und der Norden hält sich für sich: Auflehnung überall, aber jede Gruppe will ihre eigene Revolution, und wenn der gemeinsame Feind verschwunden ist, dann wird, wie früher so oft, der Kampf der Gruppen beginnen, bis der Stärkste Sieger bleibt. Selbst die von aller Einsicht verlassenen Führer, die den unsinnigen Gedanken mitgebracht haben, China in eine Republik zu verwandeln, scheinen dieses Zukunftsbild vor Augen gehabt zu haben, als sie den Vorschlag machten, eine „Republik der Vereinigten Staaten von China" zu gründen, oder, wie andere in richtigem Verständnis der Geschichte wollten den Norden den Mandschus zu überlassen und den Süden für sich zu behalten. Was allerdings nach Beseitigung der Dynastie das Band sein soll, das diese „Vereinigten Staaten" zusammenhält, ist schwer zu erkennen, es sei denn der gemeinsame Haß gegen das Ausland. Auch der jetzt zu Hilfe gerufene Yuan Schi K'ai wird sich diese Frage unzweifelhaft vorgelegt haben. Voraussichtlich würde das neue Gebilde nur eine Verewigung des interprovinziellen Kampfes darstellen, den politischer Eigennutz und politischer Unverstand schon heute führen. Dieser Kampf würde zunächst

*) These from the Land of Sinim S. 97.

das Reichsparlament zur Unfruchtbarkeit verdammen und dann noch mit ganz anderen Mitteln fortgesetzt werden. Schließen sich aber nur der Süden und die Mitte zusammen, so könnte das vielleicht für die Dynastie die Rettung werden. Der Norden, der in der Geschichte immer der politisch stetigere und besser organisierte Teil des Reiches gewesen ist, könnte sich zu einem einheitlicheren und darum stärkeren monarchischen Staatswesen zusammenziehen, vorausgesetzt, daß das mandschurische Haus noch einmal einen Herrscher oder Regenten hervorbrächte, der außer der Klugheit auch den Mut besäße, danach zu handeln.*) Dann könnte der neue Staat den Süden getrost seinem Revolutions- und Republikfieber überlassen, bis er selbst stark genug geworden wäre, die überhitzten Gemüter dort zur Ruhe zu zwingen. Indessen sprechen bei der künftigen Entwicklung noch so zahlreiche andere Momente mit, die hier nicht angedeutet werden konnten, daß jede weitere Berechnung unmöglich ist.

Im Abendlande ist man entschlossen, erst dann einzugreifen, wenn die abendländischen Interessen in Gefahr sind. Möchte man sich einig darüber sein, wie und wo diese Interessen am besten gewahrt werden. Die Tiraden der Reform-Chinesen in der ausländischen Presse sind kein sicherer Führer dafür, so wenig wie sie einen Maßstab abgeben für die Gesinnungen des neuen China gegenüber den fremden Staaten. Man wird gut tun, sich darüber keinen Täuschungen hinzugeben.

---

*) „Die gegenwärtige Dynastie ist nichts weniger als kraftlos", schrieb Sir R. Hart warnend i. J. 1900 (These from the Land of Sinim S. 50), und der Chinese Ku Hung Ming meint gar in seinem neuen Buche Chinas Verteidigung gegen europäische Ideen (S. 109): „So ist denn der Fels, auf dem eine neue Ordnung Chinas allein gebaut werden kann, die Mandschu-Aristokratie".



Friedensvorbereitung und Kriegserfolg.

Dem regelmäßigen Leser unserer Fachliteratur wird es auffallen, daß sich in den Aufsätzen und Abhandlungen über Seekriegsgeschichte das Bestreben geltend macht, die Begriffe „Strategie“ und „Taktik“ immer mehr in den Vordergrund der Betrachtungen zu rücken.

Die Berechtigung des Studiums dieser beiden Faktoren anzuzweifeln hieße gegen Windmühlen kämpfen. Dagegen scheint die Frage der Erwägung wert, ob man nicht in der Betonung seiner Notwendigkeit zu weit gehen kann. In der Seekriegsgeschichte eine Geschichte der Taktik und Strategie zu sehen wäre mehr als einseitig, denn es gibt in ihr wichtigere Momente. Man darf unseren Nachwuchs nicht in dem Glauben erziehen, daß jeder Sieg einzig und allein der überlegenen Taktik des siegreichen Admirals zu danken wäre. In vielen Schlachten und besonders in denen, die mit der Vernichtung der einen Partei endeten, hat der siegende Führer irgendeine Maßnahme getroffen, die von der Theorie als grober Fehler bezeichnet werden muß. Erwähnt seien Nelsons senkrechter Anlauf in Kiellinien auf die französische Formation (Trafalgar), Togos Kehrtschwenkung im feindlichen Feuer.

Ergebnisse des Studiums der Taktik und Strategie, wie z. B. „Die Schlacht muß der Endzweck des Führers sein“, oder „in der Schlacht ist die Vernichtung der gegnerischen Streitkräfte Hauptzweck aller Maßnahmen“ sind den Engländern (wenigstens im Durchschnitt) ohne allzueifriges Studium der Theorien klar geworden. Die Franzosen dagegen — stets große Taktiker — begriffen sie nicht.

In der Schule und als Fähnrich lernt man so gut wie nichts von der Seekriegsgeschichte. Mit ihrem Studium beginnt erst der junge Offizier. Wer aber erst anfängt, sich mit diesem Fach zu beschäftigen, tut sicher gut, sich in das Studium der tieferliegenden Gründe für Sieg und Niederlage zu vertiefen — in das der inneren Zustände der alten Marine. Hier kann man sich die Überzeugung verschaffen, von welcher Wichtigkeit die Vorbereitung für den Krieg ist. Bevor man z. B. die Schlachten der Nelsonschen Zeit betrachtet, vergleiche man die Marinen, und man wird finden, daß die Epoche, die mit Trafalgar endete, kommen mußte.

An diesem Beispiel sei näher erläutert, was gemeint ist. Die folgenden Seiten sollen die Entwicklungskurven der französischen und der englischen Marine, Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts in großen Zügen verfolgen, um zu zeigen, daß die Vernichtung der französischen Flotte eine logische Folge der Verhältnisse war. Dann wird ganz kurz die Flotte Villeneuves und die Nelsons einer kurzen Betrachtung unterzogen werden, weil Trafalgar der wichtigste Moment dieses Zeitabschnittes ist.

Die Feldzüge und Schlachten selbst sind ganz weggelassen, weil sie als bekannt vorausgesetzt werden dürfen.

Die französische Marine Ende des 18. Jahrhunderts.

Die Bourbonen hinterließen Frankreich eine Marine, die sich der Taten eines Suffren rühmen konnte. Die Organisation, ein Kind des genialen Colbert, ent-



sprach allen Anforderungen. Die Seeoffiziere waren ausgesucht und besaßen eine gute Vorbildung. Der seemännische Unteroffizier- und Mannschaftsersatz der Franzosen war — wie noch heute — vorzüglich. Mithin berechtigte die Marine zu den besten Hoffnungen.

Als die Revolution Heer und Marine ergriff, wirkte sie naturgemäß zunächst auf beide zersetzend ein. Die alten Offiziere, verdächtige Aristokraten, fanden bei dem Konvent keine Unterstützung, wenn es galt, die Disziplin aufrechtzuerhalten. Die Politik umnebelte die Köpfe der Soldaten und Matrosen und verblendete sie mit Parteibegriffen. Die daraus entspringende Verwirrung kam einer Auflösung gleich. In überraschend kurzer Zeit gelang es der französischen Armee, sich wieder aufzuraffen. Sie trat verjüngt aus dem Zersetzungsprozeß hervor. Ihre neuen, der Regierung ergebenen Führer erhielten Machtbefugnisse, die es ihnen ermöglichten, eine eiserne Disziplin herzustellen. Man verstand es, Offizieren und Mannschaften eine an Fanatismus grenzende Begeisterung einzuflößen, die den Söldnern der Gegner fehlte. In ihr wurde ein Hauptelement des Sieges gesehen.

Allerdings brachen die jungen Truppen und die neuen Generale der Republik mit der alten Taktik des Landkrieges. Aber der Erfolg gab ihnen Recht. Die Armeen der Gegner Frankreichs waren in Überlieferungen erstarrt. Die revolutionäre Verachtung der Tradition triumphierte.

Diesen Bruch mit allem Althergebrachten versuchte man auch in der französischen Marine. Was jedoch bei der Armee Genie war, erwies sich hier als Wahnsinn. Die Marine wurde nicht verjüngt, wie die Armee, sondern zugrunde gerichtet. Will man die Gründe an einem krassen Beispiel studieren, so mag man sich vorstellen, daß Gewehr- und Paradedrill in einer Landtruppe zu entbehren waren, wenn die Disziplin und die Schießausbildung durch andere Mittel gefördert werden konnten. Segelexerzieren und Evolutionieren waren in einer Flotte nicht zu entbehren, weil sie unmittelbare, nicht nur mittelbare Bedingungen für das Arbeiten der Waffen im Gefecht sind.

Man versteht es kaum, wie die Franzosen so verblendet sein konnten, die Kunst der Führung eines Segelschiffs zu mißachten,*) oder die Marineartilleristen abzuschaffen, weil man sie für ein aristokratisches Korps hielt. Allen Ernstes tauchte der Vorschlag auf, die französische Marine solle sich wieder der römischen Enterbrücken und Ruder bedienen.

Ein anderer wichtiger Faktor ist die verschiedene Wirkung des mangelhaften Nachschubs bei Armee und Marine. Bonaparte konnte seine hungernden, in Lumpen gekleideten Truppen in Italien von Sieg zu Sieg führen und sie im Feindesland nähren und kleiden. Aber Villaret Joyeuse war es unmöglich, ohne Proviant die See zu halten „mit Schiffen, die faul und leck waren", wenn Masten und Tauwer brachen und die Matrosen nichts hatten, womit sie sich gegen die eisigen Dezemberwinde und gegen die Nässe des Regens und der See schützen konnten. (Dezemberexpedition 1799.)

In der Marine gab es keine erstarrten, veralteten Formen, mit denen man

*) Mahan.



brechen durfte. Das, womit man brach, war die Berufstüchtigkeit der Seeoffiziere, das Arbeiten der Verwaltung und die Ausbildung der Mannschaft.

Der Ersatz für die allmählich verschwindenden alten Seeoffiziere der königlichen Marine war schlecht und so wenig zahlreich, daß man jedes Jahr die Augen mehr zudrücken mußte, um überhaupt Offiziere zu erhalten. Es kam dahin, daß 1794 (11 Jahre vor Trafalgar) ein französischer Admiral mit 16 Linienschiffskommandanten zur See fuhr, von denen vor weiteren 3 Jahren drei Leutnants, elf Unterleutnants, neun Handelsschiffer, einer Bootsmann und einer Matrose gewesen waren.*) Der Admiral selbst war damals Leutnant. Wie sollte eine Flotte fechten, die solche Kommandanten besaß, wie ein tüchtiges Offizierkorps entstehen, das von derartigen Kapitänen erzogen wurde?

Der Leitung der Marine kamen bei diesem Zustand keine Skrupel, denn sie lag in den Händen von Nichtfachleuten, die keine Ahnung von dem hatten, was einer Marine nottut. Sie glaubte, der élan werde alle Mängel ausgleichen, und geschah dies nicht, so waren die Admirale Verräter. Oft wurden die leitenden Stellen von unfähigen Phantasten besetzt, deren einziges Verdienst ihre „gute" Gesinnung war. Nach dem Ausscheiden eines solchen Marineministers, Jean Dalbarade, fand man, „daß unter ihm die Listen der Schiffe so schlecht auf dem laufenden erhalten waren, daß bisweilen der Befehl erlassen wurde, dieses oder jenes Schiff in Dienst zu stellen, das schon längst von den Engländern genommen war."**)

Nicht einmal das neue, schlechte Seeoffizierkorps selbst übersah seine eigene Lage. Die Unwissenheit geht ja in der Regel mit der hochmütigen Verblendung Hand in Hand. „Gott bewahre mich vor der Marine", schrieb Hoche 1796, „Widersprüche aller Art, künstlich gepflegte Indisziplin in einem militärischen Verband. Fügen Sie hochmütige Ignoranz und törichte Eitelkeit hinzu, dann haben Sie das ganze Bild."

Die vernichtende Wirkung, die ein schlechtes Offizierkorps auf die Mannschaft ausübt, ist jedem klar. Man kann sich denken, daß die guten Leute desertierten und der seemännische Ersatz sich gar nicht oder nur widerwillig stellte. 1798 schreibt der ordonnateur de la marine in Toulon, M. Najac, an den Minister: „L'insubordination invétérée des gens de mer dans la plupart des quartiers de l'ouest, leur aversion prononcée pour la service, rendent presque nul les efforts des commissaires de l'inscription maritime".

Unter solchen Verhältnissen kämpfte die französische Marine in den Kriegen der Republik und des Kaiserreichs. Es ist kein Wunder, daß sie sich nicht hocharbeiten konnte und daß ihre Zustände immer trauriger wurden. Die Flotten lagen in ihren blockierten Häfen und verlernten, während die Engländer lernten. Gingen sie einmal in See und kam schlechtes Wetter, so brachen sie zusammen, aber ihre Leitung und selbst Napoleon glaubten, die Schiffe würden im Hafen geschont und die Briten müßten durch ihren dauernden Aufenthalt in See aufgerieben werden.***)

---

*) Guérin.

**) Jurien de la Gravière.

***) Nelson schrieb am 13. März 1805: »Bonaparte has often made his brags, that our fleet would be worn out by keeping the sea — that his was kept in order, and increasing

Einzelne englische Schiffe schossen sich bald mit ganzen Geschwadern herum, ohne Schaden zu nehmen, und höchstens der Zufall konnte den Franzosen noch Erfolge bringen. Auf die Dauer bleibt das Glück nur dem Tüchtigen hold.

Die spanische Marine am Ende des 18. Jahrhunderts.

Da Spanien sich von 1796 an auf die Seite Frankreichs stellte, muß auch die spanische Marine kurz betrachtet werden. Es genügt der Hinweis auf die lange Reihe der spanischen Niederlagen zur See seit der Vernichtung der Armada, um ihren tiefen Stand zu zeigen. Das einzige Gute in der Marine waren die Schiffe, die die Kolonien lieferten. Da Spanien anfangs Englands Verbündeter war, konnten die englischen Offiziere sich selbst von dem mangelhaften Zustand seiner Marine überzeugen. Auf den spanischen Teil der Flotte Villeneuves werden wir noch zurückkommen.

Die Flotte Villeneuves.

Die Vernichtung der französisch-spanischen Seemacht, die sich seit 1793 vorbereitete, erfolgte schließlich bei Trafalgar. Villeneuves Flotte stellte den Kern dessen dar, was unter französischer und spanischer Flagge schwamm. Es ist deshalb der Mühe wert, sie sich etwas näher anzusehen und festzustellen, daß sie das Kind der eben geschilderten Verhältnisse in der französischen und spanischen Marine war.

Den Stamm dieser Flotte bildeten 11 Linienschiffe des Hafens Toulon. Als Admiral Latouche-Tréville, der Vorgänger Villeneuves, sein Geschwader 1803 übernahm, fand er es in völliger Verwahrlosung vor. Von irgendeiner Tätigkeit war nicht die Rede. Die Offiziere waren nicht einmal gewöhnt an Bord zu schlafen (Jurien de la Gravière).

Der tatkräftige und energische Latouche versuchte sein möglichstes. Er begann mit Exerzitien und kurzen Fahrten. Kleine Scharmützel mit dem Feind verbesserten die Stimmung — kurz, alles schien auf dem besten Wege, als der plötzliche Tod Trévilles am 2. August 1804 die schöne Entwicklung noch im Keim erstickte.

Weshalb gerade Villeneuve sein Nachfolger wurde, steht nicht genau fest. Der Kaiser*) soll gesagt haben, Villeneuve habe das meiste Glück.**) Sicher ist es, daß er ein braver, nicht unfähiger Mann war. Aber die Verhältnisse der Flotte hätten den fähigsten Menschen zur Verzweiflung bringen können. Villeneuve brach bald unter der Last, die ihm auferlegt war, zusammen; seine über den Durchschnitt stehende Begabung ließ ihn die Minderwertigkeit seiner Flotte nur um so klarer erkennen. Die Korrespondenz des unglücklichen Admirals gibt ein packendes Bild von dem Zustand des Verbandes und der immer trauriger werdenden Gemütsverfassung seines Führers. Folgende Beispiele sind bezeichnend:

»Les commis aux vivres sont ordinairement des coquins qui embarquent le moins possible et que malheureusement la surveillance des officiers n'éclaire pas assez.« (19. Dezember 1804.)

by staying in port; but he now finds, I fancy, if Emperors hear truth, that his fleet suffers more in one night, than ours in one year.« — Nicolas: Disp. and Letters. 6.

*) Napoleon.

**) Villeneuve entkam aus der Schlacht von Abukir.



„Auf der Reede von Toulon sah unser Geschwader sehr schön aus. Die Besatzungen waren gut angezogen und exerzierten gut. Als aber schlechtes Wetter kam, änderten sich die Dinge. An schlechtes Wetter waren sie nicht gewöhnt.“ Zu diesen Klagen (Brief an Decrès) gab das erste Auslaufen unter Villeneuve (19. Januar 1804) berechtigten Anlaß. Das Geschwader wurde durch die im Sturm erlittenen Havarien gezwungen, nach Toulon zurückzukehren.

Wie die seemänische Tüchtigkeit der Mannschaft im argen lag, so auch ihre artilleristische Ausbildung. Jurien de la Gravière behauptet, mancher Geschützführer habe vor Trafalgar noch nie einen scharfen Schuß gefeuert.

Viele Übelstände hätten sich vielleicht durch einen eisernen Druck auf den Innendienst mildern lassen. Man könnte sich z. B. denken, daß durch straffes Geschützexerzieren dieselbe Feuergeschwindigkeit hätte erreicht werden können, auf die die Engländer so stolz waren. Aber der „Kommiß“ liegt nun einmal dem Franzosen nicht. „Eine stets gespannte Wachsamkeit, einen regelmäßigen Dienst, trifft man weniger häufig an Bord unserer Schiffe als die exaltierteste Aufopferung und die heldenmütigste Unerschrockenheit“, meint ein französischer Schriftsteller.

Ferner hätte der Admiral mit einem Druck auf die Kommandanten beginnen müssen. Diese waren aber im Durchschnitt allen Anforderungen ihrer Stellung so wenig gewachsen, daß man es versteht, wenn Villeneuve nicht wußte, wo er mit ihrer Erziehung den Anfang machen sollte.

Als die Flotte im August 1805 vor Ferrol ankerte, kollidierten sämtliche Schiffe bei diesem Manöver (Brief Villeneuves vom 11. August 1805). Villeneuve sagte von seinen Kommandanten: „Ich glaube wohl, daß jeder seinen Posten innehalten wird, aber einen kühnen Entschluß wird keiner fassen können.“

Es ist überflüssig, das Material einer solchen Flotte, wie der Villeneuves, zu betrachten. Schlechtes Personal kann auch mit dem besten Material nichts anfangen.

Die Not, die in den französischen Häfen herrschte, läßt vermuten, daß sie tatsächlich in vielen Fällen Mangelhaftes lieferten. Jedenfalls fließen Villeneuves Berichte von Klagen über. Man darf aber nicht vergessen, daß die Engländer infolge einer übertriebenen Sparsamkeit nicht viel besser gestellt waren. In der französischen Flotte hören wir indessen von keinem Troubridge, „der so reich an Auskunftsmitteln war, wie sein alter Culloden reich an Schäden“.

So ging Villeneuves Flotte in See und ins Gefecht. „In dem Zustande, in dem wir uns durch den Mangel an Seeerfahrung unserer Offiziere und Matrosen den Mangel an Kriegserfahrung unserer Kommandanten, durch den gänzlichen Mangel an allem befinden, herrscht bei dem geringsten nächtlichen Zwischenfall überall Unordnung und Verwirrung“, schrieb Villeneuve. Schuf schon „der geringste nächtliche Zwischenfall“ dem Admiral solche Sorgen, was mußte er dann erst befürchten, wenn er mit dem Feind zusammentraf? Das Gefecht mit Calder*) gab Villeneuve den Vorgeschmack. Nach diesem Gefecht schrieb er: „ . . . wir haben schlechte Masten, schlechte Segel, schlechte Takelagen, schlechte Offiziere und schlechte Matrosen. Unsere Be-

*) Nach der Rückkehr aus Westindien wurde Villeneuve am 22. Juli 1805 von Calder angegriffen (15 britische gegen 20 französisch-spanische Linienschiffe), der ihm zwei spanische Linienschiffe abnahm.

satzungen leiden an Krankheiten.*) Der Feind weiß das; er hat es gewagt, uns mit numerisch weit unterlegenen Kräften anzugreifen .... Unsere Kommandanten, die eine geringe Gefechtserfahrung und wenig Übung im Manövrieren im Geschwader besitzen, haben in dem Nebel nichts anderes zu tun gewußt, als dem Vordermann im Kielwasser zu folgen, und so sind wir zum Gespött Europas geworden."

Villeneuves 18 französischen Linienschiffen standen bei Trafalgar 15 spanische unter Admiral Gravina zur Seite.

Als Spanien sich 1795 entschloß, auf Frankreichs Seite zu treten,**) und sich in einem Vertrag verpflichtete, diesem 14 Linienschiffe zu stellen, schrieb Nelson: „Ich nehme es als sicher an, daß sie sie nicht bemannt haben wollen, denn das Gegenteil wäre das beste Mittel, sie wieder los zu werden.***) Aus Villeneuves Briefen geht hervor, daß der französische Admiral ebenso dachte. Das Schiffsmaterial der Spanier war teilweise sehr gut — wenn auch meist verwahrlost. Zu den schlimmsten Klagen gab jedoch das Personal Anlaß. Die Besatzungen der spanischen Schiffe werden eine »racaille épouvantable« genannt (General Beurnonville an Decrès) oder: »gens sans feu ni lieu« (Jurien de la Gravière). Villeneuve sagt: „Es ist sehr traurig, so schöne und starke Schiffe von Hirten und Bettelmönchen besetzt zu sehen." Ein spanischer Offizier, der bei Trafalgar mitkämpfte, umschreibt die Untüchtigkeit der Besatzungen mit allerhand Redensarten, die das Geständnis, sie hätten nichts gekonnt, nur zu deutlich verraten (Escaño). „Man muß gestehen, die Matrosen hätten militärischer und besser exerziert sein müssen, man kann sogar ruhig behaupten, daß sie beim Manöver sehr langsam waren und nur recht wenig Havarien in der Takelage ausbesserten."

Jeder Seeoffizier kann sich vorstellen, welche „stete Quelle der Sorge und des Ärgers dies spanische Geschwader für den gemeinsamen Flottenchef schon während der Reise bildete". „La division espagnole et l'Atlas me faisaient arriver tous les matins de quatre lieues quoique la plupart des vaisseaux fussent la nuit sans voiles", schrieb Villeneuve an Decrès.

Ein Teil der spanischen Schiffe trat erst kurz vor Trafalgar zur Flotte. Konnte man von den Spaniern, die Villeneuves Reise nach Westindien mitgemacht hatten, wenig erwarten, so hatte man zu diesen ungeübten Schiffen gar kein Zutrauen. Ein vor der Schlacht abgehaltener Kriegsrat stellte fest: que plusieurs de ces vaisseaux n'avaient pu encore exercer leur monde à la mer, et que les vaisseaux à trois ponts, la Santa Ana, le Rayo, le San Yusto, armés avec précipitation et à peine sortis de l'arsenal, pouvaient à la rigue appareiller avec l'armée, mais qu'ils n'étaient point en état de rendre les services militaires dont ils seraient susceptibles, quand ils seraient complètement organisés.

*) Nach der Rückkehr aus Westindien schifften die Verbündeten in Vigo Hunderte von Kranken aus. Die Engländer, die dieselben Strapazen hinter sich hatten, rühmten ihren guten Gesundheitszustand.

**) 1793 bis 1797 Krieg der ersten Koalition; 1798 bis 1802 Krieg der zweiten Koalition; 1793 bis 1802 (Friede von Amiens) Erster Krieg Englands gegen Frankreich; 1803 bis 1814 Zweiter Krieg Englands gegen Frankreich.

***) Nicolas: Dispatches and Letters of Lord Viscount Nelson.



Es kommt noch ein Moment hinzu, das den Wert der spanischen Bundesgenossen bedeutend herabsetzte. Die Franzosen fochten für ihr Vaterland, die Spanier für die Franzosen. Sie müssen mit wenig Lust bei der Sache gewesen sein.*) Unter derartigen Verhältnissen ist jeder geneigt, vorkommende Fehler oder gar Unglücksfälle dem Verbündeten in die Schuhe zu schieben. Tatsächlich wird berichtet, Admiral Gravina sei der einzige spanische Seeoffizier gewesen, der stets bereit war, Villeneuve zu unterstützen.

Das Gefecht mit Calder nach Rückkehr der Flotte aus Westindien am 22. Juli gab dem guten Einvernehmen den Rest. Die Engländer nahmen zwei spanische Schiffe, und nun beschuldigten die Spanier die Franzosen, sie hätten sie im Stich gelassen, während die Franzosen die Spanier verantwortlich machten. Die gegenseitige Abneigung ging soweit, daß der spanische „Intendant der Marine" und der „Kommandeur der Artillerie" in Cadix den Franzosen keinen Proviant und keine Munition außer gegen Barzahlung überlassen wollten, als Villeneuves Flotte erschöpft durch die lange Reise nach und von Westindien wieder in Europa ankam. Erst auf diplomatischem Wege konnten diese Schwierigkeiten behoben werden. Villeneuve dagegen schrieb am 21. Juli, also noch vor dem ersten Gefecht: „Wollte Gott, daß das spanische Geschwader**) nicht zu diesem Geschwader gekommen wäre. Diese Schiffe sind nur geeignet, alles zu kompromittieren."

Zu dem vorstehenden Versuch, den Zustand der französisch-spanischen Flotte Villeneuves und die Ursachen, die diesen Zustand hervorriefen, zu untersuchen, werden Einwürfe gemacht werden. Es wird heißen, hier seien nur Punkte willkürlich herausgesucht worden, die die schlechten Seiten der Verbündeten schildern. Niemand kann bestreiten, daß es neben diesen trüben Erscheinungen auch Erfreuliches gab. Franzosen und Spanier haben sich bei Trafalgar wie die Löwen geschlagen. Einen Nebogatow gab es nicht, und fast jeder focht, so gut er konnte. Aber in diesem „konnte" liegt der Schwerpunkt. Die Minderwertigkeit der französisch-spanischen Flotte bestand in dem mangelhaften Können, das durch keine Tapferkeit, keine Begeisterung — durch nichts ausgeglichen wird. Man kann annehmen, daß der gemeine Mann in jeder Marine sich mit demselben Mut schlagen wird, „denn der gemeine Mann ist kein Feigling". Gewiß befähigen nationale Tugenden und Untugenden das eine Volk mehr, das andere weniger zu Seeleuten, ausschlaggebend für die Leistungen im Seegefecht ist aber das Können. Dem Fachmann darf es überlassen bleiben, zu beurteilen, was von einer Flotte zu erwarten war, deren Können so tief stand, wie die angeführten Beispiele es für Villeneuves Flotte einwandfrei beweisen. Es hat gar keinen Einfluß, ob der eine oder der andere auch einmal etwas Gutes leistete. Der **Durchschnitt** entscheidet, und ist dieser von einer Minderwertigkeit wie der in Villeneuves Flotte, so muß der genialste Stratege, der klügste Taktiker verzweifeln. Daß eine verlotterte Marine, wie die französische und spanische von damals, seit 1793 nur Niederlagen erntete, kann nicht wundernehmen. Man muß vielmehr fragen, wes-

---

*) Admiral Salcedo weigerte sich am 6. April aus Carthagena auszulaufen und sich mit seinen 6 Linienschiffen Villeneuve anzuschließen.

**) „Mit Ausnahme der „Argonauta" — dieses Schiff war das Flaggschiff Gravinas, den Villeneuve sehr schätzte."

halb sie nicht eher **vernichtet** wurde. Weshalb mußte erst ein Nelson kommen, um dies zu tun? Um hierauf antworten zu können, bedarf es einer Untersuchung des Zustandes, in dem sich die englische Marine vor der Zeit Nelsons und zu Nelsons Zeit befand.

Die englische Marine am Anfang des 18. Jahrhunderts.

Während Mahan in seinem Werk „Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte" den Zustand der französischen Marine um 1793 eingehender und besser beschreibt, als an dieser Stelle geschehen konnte, läßt er sich über den der englischen Marine recht kurz aus. Er streift ihre Mängel nur, ohne deren zum Teil recht schwerwiegende Natur genügend zu beleuchten.

Die Forderung, **allezeit** kriegsbereit zu sein, auch wenn die Lage das dringende Bedürfnis dazu nicht hervortreten läßt, kennt die englische Marine erst seit gar nicht langer Zeit. Jedenfalls war sie 1793 ebensowenig auf der Höhe wie 1773*) oder 1812.**)

Wenn eine stete Kriegsbereitschaft gewährleistet sein soll, so müssen dauernd starke Flotten im Dienst sein. Dem starken plutokratischen Element im englischen Parlament fiel es zu schwer, die dazu nötigen erheblichen Geldmittel immer zur Verfügung zu stellen.***) Bei dem wenigen, was in Dienst gehalten wurde, sparte man dann auch noch in einer unzulässigen Weise und hatte den Erfolg, später, im Kriege die gesparten Summen doppelt bezahlen zu müssen.

Ferner lag die Verwaltung der Marine im argen. Sir John Jervis nannte den civil branch of the navy noch 1801 einen Augiasstall. Korruption und Nachlässigkeit unter den Lieferanten, Prisenagenten usw. war nichts Seltenes†).

Der schwächste Punkt des Ganzen lag aber bei der Mannschaft. Das Bordleben jener Zeit war für den gemeinen Mann schon an und für sich ein Hundedasein. Man war oft selbst bei der allergrößten Fürsorge nicht imstande, für Nahrung, Reinlichkeit und Zerstreuung das Allernotwendigste zu tun; da, wo diese Fürsorge fehlte — und das war in der englischen Marine an zu vielen Stellen der Fall —, wurden die Zustände unerträglich. Wir wissen, daß die Roheit an Stelle der Strenge, Sittenlosigkeit an Stelle des guten Beispiels trat; die Folgen konnten nicht ausbleiben.††)

Selbstverständlich fanden sich nur wenig Freiwillige, die die Gefahr riskieren mochten, einem rohen Kommandanten in die Hände zu fallen. Man war auf das Pressen angewiesen und mußte Leute nehmen, denen offiziell die Wahl zwischen dem Dienst auf der Flotte oder dem Gefängnis gelassen war (W. Laird Clowes, The Royal Navy IV.) Was für ein Gesindel auf diese Weise zusammenkam, kann man

*) Amerikanischer Freiheitskrieg.

**) Krieg mit den Vereinigten Staaten von Amerika.

***) 1792 hatte England nur 12 Linienschiffe in der Heimat im Dienst und nur 16000 Mann im Etat der Marine.

†) Bezeichnend ist der Haß, mit dem Marryat fast in jedem seiner Romane, die in diese Zeit spielen, das Zahlmeisterpersonal behandelt.

††) Marryats Romane — **ihre Lektüre ist Geschichtsstudium** — geben ein gutes Bild von den unglaublichen Verhältnissen, die auf manchem englischen Schiff herrschten.

sich denken. Collingwood schrieb 1796: „Ich habe an Bord Vertreter aller Staaten Deutschlands, Österreicher, Polen, Kroaten, Ungarn — a motley tribe." Gewiß, auch diese Leute können unter der richtigen Führung dazu gebracht werden, etwas zu leisten, aber, wie gesagt, diese richtige Führung war nicht überall vorhanden, und deshalb konnten sich alle diese Mißstände in den großen Meutereien (um 1797) Luft machen. Es kam dahin, daß ein Matrose an der Spitze eines meuternden Geschwaders die Themse beherrschte und den Londoner Seehandel lahmlegte.

Solche Ereignisse sind nur möglich, wenn schlechte Elemente im Offizierkorps vorhanden sind. So war es auch. Man hatte der Protektionswirtschaft gegenüber zu sehr die Augen zugedrückt.

Somit haben wir die Gründe festgestellt, weshalb die englische Marine in dem Kriege mit der Republik nicht gleich die Erfolge erntete, die man hätte erwarten können. Mit üblen Verhältnissen im Inneren leistet eine Marine nichts Gutes, und der minderwertige Teil des Offizierkorps mußte auch in der Schlacht auffallen. Tatsächlich hat sich mancher englische Kommandant, z. B. am glorious first of June*) „notorisch mangelhaft" benommen. (W. Laird Clowes.)

Nun darf man aber darüber nicht im Zweifel sein, daß der Kern des englischen Offizierkorps gesund war. Dieser Kern erkannte die vorhandenen Fehler und arbeitete daran, sie abzustellen. Die schlechten Charaktere konnten sich nur im Frieden vordrängen. Der Krieg fegte sie fort, und nun kam eine Anzahl von Männern ans Ruder, deren Typ Admiral Jervis ist. Jervis war nicht der einzige Reorganisator, den die englische Marine besaß, sondern nur der beste und erfolgreichste. Seine Arbeit sei aber einer näheren Betrachtung unterzogen, weil sie ein Beispiel für die Art und Weise bildet, in der der Wiederaufbau der Marine von statten ging, und weil die von Jervis erzogenen Offiziere und Mannschaften den Kern der siegreichen Flotte von Trafalgar bildeten.

Sir John Jervis übernahm die Mittelmeerflotte am 31. November 1795 von Hyde Parker. Er hatte sich bereits durch einige schneidige Kriegstaten einen Namen gemacht, noch viel bekannter war er aber durch die Art geworden, wie er als Linienschiffskommandant den Dienst auf seinem Schiff gehandhabt hatte. Der „Foudroyant" war ein Musterschiff, insbesondere für eiserne Disziplin und für größte Ordnung, gewesen.

Bei dem Antritt seines Kommandos als Flaggoffizier dehnte Sir John seine Erziehungsmethode sofort auf den ganzen Verband aus. Sein Mittel war der richtig gehandhabte kleine Dienst, der viel verspottete Kommiß. Welche Zauberkraft in ihm steckt, können wir an Jervis Flotte sehen, die in der langen Periode ohne größere Ereignisse, von dem Kommandoantritt des Admirals bis zur Schlacht bei St. Vincent, völlig umgeschaffen wurde.

Jervis Arbeit begann mit einem starken Druck auf die Offiziere. Ganze Stäbe wurden in Arrest gesperrt, wenn der Admiral Grund zur Unzufriedenheit hatte. Er verlangte von seinen Kommandanten, daß sie sich ebenso um ihre Besatzungen kümmerten, wie er es als Kommandant getan hatte. Ließ die Disziplin zu wünschen übrig, so

*) Lord Howes Sieg über Villaret-Joyeuse.

durfte der Kommandant nicht an Land schlafen — wir erinnern uns, daß in der Flotte die Latouche Tréville übernahm, überhaupt kein Offizier an Bord zu schlafen gewohnt war. Die Disziplin der Offiziere gewährleistet die der Mannschaft, und für die Hebung dieser Disziplin war Jervis selbst ein Mittel wie das peinliche Durchdrücken von Bekleidungsbestimmungen nicht zu kleinlich.

Anderseits gab es vor Jervis keine Protektion. „Persönliches Verdienst in erster Linie, nach diesem ein Familienanspruch an die Marine, in Fällen wo ein Vater oder Bruder im Dienst das Leben geopfert — ja zuweilen gerade die Freundelosigkeit eines verdienstvollen Mannes, das waren die Rücksichten, die ihn im Gebrauch des ihm zur Verfügung stehenden Patronats bestimmten."

Eine Mannschaft, die auf der Höhe ihrer Leistungsfähigkeit sein soll, will richtig behandelt werden und muß etwas gelernt haben. In beiden Richtungen fand Jervis viel zu tun. Er war es, der die luftigen Lazarette in den Batterien einrichtete, das regelmäßige Lüften der Hängematten usw. anordnete und die Ausführung dieser Anordnungen dadurch sicherstellte, daß er sie in die Loggbücher eintragen ließ. Welchen Erfolg diese Maßnahmen hatten, zeigt ein Vergleich der Krankenziffern in der englischen und der französischen Marine.

Sorgte der Admiral für die Leute, so vergaß er darum nicht, sie lebendig zu halten. Sein Steckenpferd war „the exercise of the great guns and the practical seamanship". Alles andere nannte er „frippery and gimcrack". Es mußte täglich Geschützexerzieren stattfinden. Das Resultat war, daß die Engländer auf ihren guten Schiffen („Foudroyant", „Dreadnought") fast einen Schuß pro Geschütz und Minute feuerten, während die Franzosen für einen Schuß drei Minuten brauchten.*)

Jervis wird oft als Pedant geschildert. Man erzählt, er habe jeden Mann wie Offizier mit gelüftetem Hut angehört, sei stets in voller Uniform zur Flaggenparade an Deck gekommen usw. Sollte das aber alles auf pedantische Schrullen zurückzuführen sein? Ist die militärische Form nicht vielmehr ein gewaltiges Hilfsmittel für die Disziplin, und hatte der alte Admiral nicht vielleicht recht, wenn er die Disziplin seiner Engländer gerade durch die kleinen und kleinsten Mittel heben wollte? Alle diese kleinlich erscheinenden Dinge haben einen großartigen Erfolg, wenn man mit ihnen um des hohen Zwecks willen arbeitet, während sie allerdings bei dem richtigen Pedanten, der sie um ihrer selbst willen liebt, versagen.

Bei Jervis sehen wir, daß er Erfolg hatte. Er erwarb sich gerade während seines Mittelmeerkommandos die Verehrung Nelsons, weil Nelson den Sinn seiner Anordnungen erkannte. Und wie Nelson müssen die meisten anderen Kommandanten in St. Vincents Geschwader gedacht haben, sonst wären sie keine „band of brothers" geworden.

Die Arbeit des Vorbereiters ist nicht jedem angenehm, weil sie alle scharf herannehmen muß. Die Erziehungsmethode St. Vincents ist ferner durchaus nicht etwas Grundenglisches, sieht man doch, daß selbst ein Mahan sich nicht zur richtigen Würdigung des eisernen alten Herrn bereit finden kann. Die heftige Opposition, die sie hervorruft, betäubt die Ohren der Mitwelt, und erst die Nachwelt vermag es,

*) Montgéry, Règles de pointage.



sich von ihrem Einfluß freizumachen. Es geht Jervis so wie Friedrich Wilhelm I., von dem man es erst in unseren Tagen erkannt hat, daß sein Friedenswerk die Taten Friedrichs des Großen ermöglichte. Das Genie abhängig von dem einfachen Mann der Arbeit — welch ein Ansporn für den schlichten Durchschnittsmenschen, der von sich nichts weiter weiß, als daß er stille, pflichtgetreue Arbeit leistet.

„Ihnen danken wir den Sieg von Abukir", schrieb Nelson an St. Vincent. Das ist keine Phrase, sondern eine Anerkennung der Wahrheit, die das Genie Nelsons nicht verkleinert, sondern ehrt. Abukir wie Trafalgar verdanken die Engländer in letzter Linie dem hohen Grad ihres Könnens, und dieses Können haben sie der Reorganisation zu verdanken, deren Hauptträger Admiral Jervis war.

Bevor die Reorganisation der englischen Marine völlig eingesetzt hatte, mußten die Erfolge auf dem Schlachtfelde trotz der Minderwertigkeit der Franzosen gering bleiben. Man vergleiche die Flotte Lord Howes am 1. Juni 1794 mit dem Geschwader Jervis 1797 bei St. Vincent. Hier funktioniert weder der Signaldienst noch das Manövrieren so, wie es sollte, und unter den Kommandanten treten bedenkliche Versager*) auf. Dort bedarf es kaum der Signale, denn das Spitzenschiff weiß, was der Admiral will, und der „anspruchsvolle Führer" fand nur Worte des Lobes für das vortreffliche Geschlossenfahren während der vorangegangenen Nacht.

Am 1. Juni 1794 hätte eine besser ausgebildete Flotte als die Howes die französische vernichten können, denn diese war um keinen Deut besser als die Villeneuves. Daß Jervis Sieg bei St. Vincent nicht mehr ausgenutzt wurde, lag an der starken zahlenmäßigen Unterlegenheit der Engländer**) und daran, daß die trübe politische Lage Jervis den vollen Einsatz seiner Kräfte nicht zu gestatten schien.

Ferner brauchten die Engländer eine gewisse Zeit, um zu erkennen, wie sehr sie ihren Gegnern überlegen waren. Die Ungewißheit über das, was man vom Feind erwarten kann, wird sehr leicht lähmend auf die Entschlußfähigkeit der Führer einwirken. Ein Nelson übersah die Lage natürlich schneller als andere, und diese Erkenntnis gab ihm den Mut, so zu handeln wie bei St. Vincent, Aboukir und Trafalgar. Nelson verachtete den Gegner und vertraute auf das eigene Können, und der Erfolg bewies, daß er recht hatte. Daß Nelson sich gleichzeitig darüber klar war, wer den Grund zu der englischen Tüchtigkeit gelegt hatte, sehen wir aus den Worten, die er nach Aboukir an St. Vincent schrieb.

Die Flotte Nelsons.

Nelson ist abhängig von der Arbeit seiner ihm an Genie weit unterlegenen Vorgänger. — Es wird manchem sicher sehr schwer werden, dies anzuerkennen. Dennoch ist es so. „The appearance of a prodigy like Nelson is not an isolated event, independent of antecedents. It is the result of a happy meeting of genius and opportunity. The hour has come and the man. Other men have laboured and the hero enters into their labours."

*) Es sei an das Verhalten des Spitzenschiffes „Caesar" erinnert.

**) Am 1. Juni 1794 war die Zahl der englischen und französischen Schiffe gleich. Bei St. Vincent fochten 15 englische gegen 27 spanische Schiffe.

Es ist selbstverständlich, daß Offiziere wie Mannschaften Nelson vergötterten — im Gegensatz zu Jervis. Auf beiden lastete die Hand des Vorgesetzten nicht mehr so schwer wie unter jenem. Sie brauchte es nicht, denn die neue Ordnung war im Gange und hielt sich selbst. Dafür konnte Nelson in der Erziehung seiner Offiziere einen Schritt weiter gehen. Er lehrte seine Kommandanten so zu denken wie ihr Führer und erreichte es, daß sich jeder Kommandant auszeichnete, ein bis Aboukir unerhörter Fall.

Im übrigen ist es interessant und wichtig festzustellen, daß Nelson dem Geist St. Vincents durchaus nicht fremd gegenübersteht und nicht etwa nur der wagemutige, fast tollkühne Draufgänger ist, für den ihn mancher oberflächliche Beobachter hält. Wer sich genauer in das Studium des großen Admirals vertieft, findet, daß er in den inneren Angelegenheiten des Dienstes fast dieselbe gewissenhafte Genauigkeit walten ließ, wie sein Lehrer Jervis.

Nelsons peinlich genaue Barometerbeobachtungen, die er stets selbst eintrug, seine sorgsamen Vorsichtsmaßregeln vor schlechtem Wetter entlocken einem französischen Schriftsteller den erstaunten Ausruf: „le bouillant amiral ménageait ses vergues et ses voiles dans les circonstances ordinaires plus soigneusement, que son escadre, ou son vaisseau dans les occasions décisives.“ Wie gesagt, dem Franzosen liegt so etwas nicht. Eine Vollkommenheit des inneren Dienstes läßt sich indessen nicht ohne ein gewisses Maß von pedantisch scheinender Genauigkeit erreichen. Gerade die Vollkommenheit des inneren Zustandes der englischen Flotte war es aber, die Nelson bei den „entscheidenden Gelegenheiten“ das Recht gab, kühn und wagemutig zu sein.

Wir finden Nelson noch weiter in Jervis Fußtapfen.

Von dem letzteren sagt Mahan, Howe, „the sailors friend“, habe nicht besser für seine Leute gesorgt als er. Nelson tat es ebenso.*) Er kümmerte sich persönlich um die Verpflegung der Mannschaft. Es ist ganz zweifellos beachtenswert, daß der große Mann sich nicht für zu erhaben für die Beschäftigung mit der Frage hielt, welchen Proben trockene Pflaumen, frisches und Salzfleisch zu unterwerfen seien, bevor sie an die Mannschaft verteilt werden dürfen.

Man erinnert sich an das Friedrich dem Großen zugeschriebene Wort: „Der Soldat schlägt sich so, wie man ihn ernährt“. Der gemeine Mann muß wissen, daß sein Vorgesetzter für ihn sorgt. Die Arbeit für den Mann darf neben der Arbeit mit dem Mann nicht fehlen. Ohne beide ist französischer Elan wie englische Zähigkeit wertlos.

Das Angeführte mag genügen, um festzustellen, wie es in Nelsons Flotte aussah. Gewiß, es ist nichts vollkommen, und auch bei den Engländern kamen Fehler vor. Aber ihr Durchschnitt konnte etwas und wußte dies ebensogut, wie er darüber im klaren war, daß der Feind nichts konnte. Diese Verhältnisse schufen den Schneid, die Begeisterung, den festen Willen zu siegen, mit dem jeder englische Kommandant, wie jeder englische Matrose „ran an den Feind“ ging. Die Frucht, Trafalgar, war reif.

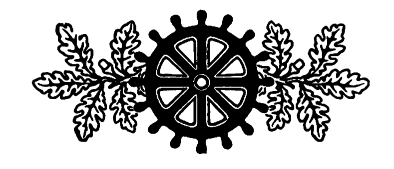
*) Nelson bezeichnete die Forderungen der Meuterer 1797 als gerecht.

Erst wenn man sich die tieferliegenden Gründe vor Augen führt, versteht man, weshalb es zu einer Vernichtung der französisch-spanischen Seemacht kommen mußte. Auf der einen Seite standen die überlegene Führung und das weit überlegene Können der Flotte, auf der anderen die unterlegene Führung und ein vollständiger Mangel an Können. In diesem letzteren, dem Können liegt der Schwerpunkt. Das, was der Durchschnitt leistet, wird in der Schlacht entscheiden. Allerdings lehrt die Geschichte, daß hervorragende Führer auch mit mangelhaftem Personal etwas leisteten. Aber auf die Dauer gelingt es nicht. Viel eher vermag eine glänzende Ausbildung der Geführten Fehler der Führung wieder gutzumachen. Außerdem ist es viel wahrscheinlicher, daß die Flotte in der entscheidenden Stunde einen guten Führer haben wird, in der die gesundesten Verhältnisse herrschen.

Der Grund zum Kriegserfolg wird im Frieden, in der Front, im täglichen Dienst gelegt. Dem jungen Offizier unserer Zeit, der ausschließlich in der Front arbeitet, muß dies von Zeit zu Zeit zum Bewußtsein gebracht werden. Es ist doch oft so schwer, den Wert der täglichen, nie endenden Plackerei zu erkennen.

Daß mancher sich für einen kleinen Nelson hält und sich schon als Leutnant lieber mit Strategie als mit Kleidermusterungen beschäftigt, läßt sich nicht verhindern und schadet auch nichts. Es war nicht der Zweck dieser Betrachtung, ihre Bedeutung herabsetzen zu wollen oder gar zu bestreiten, daß es interessante und wertvolle Parallelen in der modernen Taktik und der der Segelschiffszeit gibt. Hier sollte nur festgestellt werden, wie ähnlich die Friedensarbeit unserer Tage der Friedensarbeit jener alten Periode ist, daß sie im Grunde entscheidet und daß es dem Idealismus und der Dienstfreudigkeit des jungen Frontoffiziers nur nützen kann, wenn er sich ihre Wichtigkeit durch sein Geschichtsstudium recht gründlich klarmacht.

Gercke.



England in Ägypten und Lord Kitchener.

Unter den vielen Regierungssystemen, durch die England die Herrschaft in den überseeischen Gebieten seines Weltreichs ausübt, ist die Verwesung Ägyptens sicherlich die eigenartigste, seltsamste. Nach der Niederwerfung Arabi Paschas im Jahre 1882 versprach man in London, das Land solle sofort nach Wiederherstellung der Ruhe geräumt werden. Fünf Jahre später wurde die Zusicherung dahin präzisiert, die Zurückziehung der Truppen werde spätestens 1890 erfolgen. 1904, nach der Auseinandersetzung mit Frankreich, erklärte das Pariser Kabinett, „die Tätigkeit Englands in Ägypten weder durch das Verlangen einer Beschränkung der Dauer der britischen Besetzung noch durch andere Maßregeln hindern zu wollen", ein Abkommen, dem später sämtliche Westmächte beitraten, nicht aber die Türkei, deren Stimme schließlich staatsrechtlich doch als die ausschlaggebende betrachtet werden muß. Der Verwaltungsmechanismus, der von Lord Cromer eingerichtet wurde, entspricht in seiner Zwillingsform und Doppelseitigkeit dem so geschaffenen und erhaltenen zwitterhaften Charakter der Rechtsstellung Englands im Nilreich. Äußerlich blieben die Prinzipien der alten nationalen Verfassung in Kraft. An der Spitze steht der Khedive als Statthalter des Sultans, unter ihm verwalten die verschiedenen Minister ihre Ressorts mit alleiniger Verantwortlichkeit dem Landesfürsten gegenüber. Das Hinüberspielen der tatsächlichen Macht in die Hände des britischen Residenten geschah in der Weise, daß jedem Minister ein englischer „Berater" zur Seite gestellt wurde, der seine Amtsführung allein vor der Londoner Generalagentur zu vertreten hatte. Dasselbe System wurde in der örtlichen Verwaltung eingeführt. Die obersten Beamten der Provinzen, die Mudirs, erhielten als „Gehilfen" je einen britischen „trained officer", und von hier aus wurde die dualistische Methode wieder auf alle wichtigeren Stellen der Ortsbehörden ausgedehnt. Die höhere verwaltungstechnische Tüchtigkeit und die überlegene intellektuelle und moralische Eignung der Briten einerseits, die feste und energische Hand, mit der Cromer seine Machtbefugnisse ausübte und seine Beamten schützte, anderseits bewirkte so, daß letzten Endes die wirkliche Verantwortung für die Geschicke Ägyptens nach Downing Street verlegt wurde.

Indessen ist es klar, daß diese Ordnung, so gut sie zeitweilig funktionieren mochte, doch nur ein Provisorium bedeutete, das zu festerer Gestaltung nach irgendwelchen Reformgrundsätzen notwendig drängte. England hat, genau wie die Amerikaner auf den Philippinen und in Kuba, von der Begründung seiner Herrschaft an betont, daß es als seine Mission in erster Linie die Erziehung des ägyptischen Volks zur politischen Selbständigkeit und zum vernünftigen Gebrauch moderner konstitutioneller Verfassungsrechte betrachte. Selbst Cromer, gewiß kein Freund übereilter Zugeständnisse an die Propaganda für die Volkssouveränität, betonte gegenüber gewissen Säbelraßlern in London, die die demagogischen Umtriebe der Nationalisten durch eine Knüppel- und Büttelpolitik niederzuzwingen empfahlen, „that in this early part of the twentieth century there is no possible general remedy against the demagogue except that which consists in educating those who are his natural prey to such an extent that they may, at all events, have some chance of discerning the

imposture which but too often lurks beneath his perfervid eloquence and political quackery". Mit anderen Worten, die Briten konnten die Lösung des ihnen aufgegebenen Kultur- und Machtproblems nicht in der Richtung erstreben, daß sie auf der Wage der von ihnen geschaffenen Verteilung der Verwaltungsrechte immer mehr Gewichte auf ihre Seite legten, sondern sie mußten suchen, allmählich eine größere Zahl von Eingeborenen zu tüchtigen Beamten zu erziehen und so durch friedliches Zusammenarbeiten mit der geistigen Auslese des Volks ihrer Herrschaft einen festen Rückhalt zu geben. Dieser Weg ist denn auch von Cromer beschritten worden, aber — was bei aller Anerkennung der großen Verdienste des genialen Mannes nicht übersehen werden kann — in wenig glücklicher Wahl der Fortbewegungsmittel. Er bevorzugte einseitig das mohammedanische Element, was um so merkwürdiger erscheint, als er sich in seinem bekannten Werk „Modern Egypt" höchst abfällig über die Kulturwerte und Entwicklungsmöglichkeiten des Islams ausspricht. Ismail Pascha, der viel zu Unrecht geschmähte Khedive, war hier diplomatischer vorgegangen. Er behandelte Christen, Juden und Bekenner des Koran auf durchaus paritätischem Fuß und erreichte dadurch, daß die Religionsgemeinschaften in einer Duldsamkeit zusammenlebten, die man früher nicht gekannt hatte: jeder Muslim konnte ungestört eine christliche Kirche und umgekehrt jeder Christ ohne Anstand eine Moschee besuchen. Mit der Begünstigung der Mohammedaner erwachte ihr Fanatismus wie überall, wo der Staat das islamische Gesetz von der übergeordneten Stellung des Tabaa, des rechtgläubigen Herrenvolks, über die Kafir, die Herde der ungläubigen Bürger zweiter Klasse, anzuerkennen scheint. Die nationalistische Bewegung, die richtiger als mohammedanische Fronde zu bezeichnen wäre, da sie, wie es schon ihre intimen Beziehungen zur allislamischen Agitation zeigen, eine ausschließliche Organisation der Muslims ist, entstand und breitete sich mit elementarer Auftriebskraft aus. Das britische Regiment aber geriet zwischen zwei Feuer. Auf der einen Seite standen mürrisch — mit Ausnahme der koptischen Geldaristokratie, deren privilegierte Stellung unangetastet blieb — die Christen. Der Kopfzahl nach machen sie zwar nur 14 v. H. der Bevölkerung aus, wovon 8 v. H. auf die abendländischen Denominationen, 6 v. H. auf die koptische Kirche entfallen. Aber als geistige Auslese spielen sie eine führende und wichtige Rolle, wie es in scharfer Belichtung die Schulstatistik nachweist: von sämtlichen Zöglingen der Regierungsschulen, das heißt der mittleren und höheren Lehranstalten mit Ausschluß der Kuttabs, der primitiven Volksschulen, gehört über ein Drittel ihrem Bekenntnis an. Sie wurde also gerade an der empfindlichsten Stelle, an ihrem Bildungsstolz getroffen, wenn Cromer dazu überging, die ihrer Partei überlassenen Amtsstellen immer mehr zu verringern, um sie Mohammedanern zu überlassen, den Zutritt zu den höchsten Provinzialämtern der Mudirs und Mamurs den „Rajahs" ganz zu verschließen und ihre Schulen durchaus auf die privaten Hilfsleistungen der Patriarchate anzuweisen, ja ihren Lehrern grundsätzlich keinen Unterricht an den sogenannten Hauptschulen der Regierung mehr zu gestatten und aus deren Lehrplan den christlichen Religionsunterricht zu streichen. Die Mohammedaner aber setzten sich aufs hohe Pferd und suchten die Autorität der Briten zu untergraben, wo es nur anging. Die nationalistische Hetzpresse bezeichnete es als Schmach und Schande, daß ältere und landeskundigere eingeborene Beamte den Anweisungen der jüngeren britischen „Inspektoren" Folge leisten

sollten, und tatsächlich fingen die Mudirs, Kaschifs, Kaimakams und sonstigen Provinzial- und Ortsgewaltigen an, sich immer mehr über die Anordnungen der fremden Berater hinwegzusetzen. Die mohammedanisierten Schulen aber wurden zu Pflanzstätten des radikalen Nationalismus. Charakteristisch ist, daß die sogenannte Reform El Aschars, der uralten Universität in Kairo, durch das Gesetz vom 7. März 1908 im wesentlichen darauf hinauslief, die Anstalt noch mehr als bisher zum organisatorischen Zentrum der mohammedanischen Orden und damit des Allislamismus, dessen volkstümliche Schrittmacher diese Brüderschaften sind, zu machen: der Große Rat wurde mit der Befugnis zur Ernennung und Absetzung aller Ordensscheichs zur Entscheidung aller Streitigkeiten der Orden und zur Verteilung der diesen auf Grund des Wakufreglements zustehenden Unterstützungen ermächtigt. Ja die Partei Mustafa Kamel Paschas richtete, kühn geworden, im ganzen Land Abendschulen ein, die nichts sind als eine Art revolutionärer proletarischer Klubs. Die „Volksbelehrung" besteht nämlich in Versammlungen, zu denen alt und jung, Männer und Frauen nach der Arbeit zusammenströmen, um sich von gewissenlosen Hetzaposteln phantastische Vorträge über die frühere Herrlichkeit des Vaterlands, über das Elend der britischen Freundschaft und über die geeignetsten Gewaltmittel zur Beseitigung dieses Drucks halten zu lassen.

Nicht günstiger für das Ansehen des Britentums war die Entwicklung des gerade in Ägypten so wichtigen Gerichtswesens. Die Verfassung des Landes kennt dreierlei Kategorien von Tribunalen: Eingeborenen-Gerichte, Gemischte Gerichte und Konsulargerichte. Die Gerichte der ersteren Gruppe haben sich mit solchen bürgerlichen und kriminellen Fällen zu befassen, die ausschließlich Eingeborene betreffen; sie haben drei Stufen: Appellhof, Gerichte erster und zweiter Instanz. Während an der zentralen Berufungsstelle die englischen Richter das Übergewicht haben, ist bei den beiden anderen Instanzen das Verhältnis umgekehrt; beispielsweise besetzt beim Untergericht ein Dreimännerkolleg, gebildet aus zwei Eingeborenen und einem Briten, den Richtertisch, und gegen einen Beschluß der Mehrheit jener hat der Vertreter der englischen Regierung keinerlei Vetorecht. Soll dieses von den Franzosen übernommene System günstig wirken, so setzt es natürlich ein hohes Maß von Vorurteilslosigkeit, wechselseitigem Vertrauen und vor allem eine gewisse Anerkennung der Unparteilichkeit und überlegenen Rechtsbildung der Europäer voraus; unter solchen Auspizien hat es tatsächlich bis um die Wende des Jahrhunderts ebensowohl als Bindemittel zwischen dem Herrenvolk und seinem Mündel wie als Kräftigungsmittel des moralischen Ansehens der fremden Regierung sich bewährt. Mit dem Umschlag in der Stimmung der Mohammedaner verlor England auch diese günstige Position sehr schnell. Unter dem Einfluß der nationalistischen Demagogie hielten die eingeborenen Richter es vielfach für zweckmäßig, in Liebedienerei mit Volksstimmungen methodisch dem britischen Beisitzer zu opponieren, was natürlich zur Folge hatte, daß dessen Amtsführung denkbar widerwärtig und unfruchtbar wurde, und vor allem, daß die Eingeborenen-Gerichte wieder auf die Stufe früherer Rechtsprechung im Dienst von Parteien, vom Geldsack und von Despotenwillkür herabsanken. Statt gewarnt zu sein, ließ sich nun aber weiterhin die britische Regierung zu einem Schritt der Nachgiebigkeit drängen, die selbst einen mohammedanischen Beirat des Appellhofs zu dem Ausruf des Staunens veranlaßte: „Entweder sind diese Inglesi Narren oder

Götter, die nichts zu fürchten haben." Man verfügte nämlich in London, daß die eingeborenen Richter auf Lebenszeit, die britischen Richter dagegen nur auf einen Turnus von 7 bis 10 Jahren gewählt werden sollten, und gab damit der jungägyptischen Opposition unmittelbar einen Anreiz und die Waffe in die Hand, die Briten aus ihrem Amt herauszuärgern, was denn auch mit großem Eifer und Erfolg geschehen ist. Daß die Konsulargerichte eine veraltete und sehr viel böses Blut erregende Einrichtung sind, bedarf keines eingehenden Nachweises; es genügt, daran zu erinnern, daß hier nicht einmal der oberste Grundsatz aller modernen Rechtsprechung, die Trennung der Justiz von der Verwaltung, durchgeführt ist, daß der Konsul zugleich die Funktionen eines Polizeimeisters, eines Untersuchungsrichters, Staatsanwalts und Vorsitzenden des Gerichtshofs ausübt. Dagegen haben die gemischten Gerichte, deren es drei gibt, je eins in Kairo, Alexandria und Mansurah, sich im allgemeinen durch Zuverlässigkeit ihrer aus Richtern aller Nationen gebildeten Besetzung wie durch gediegene, von juristischer Logik und gesundem Menschenverstand zeugende Urteile ausgezeichnet. Das Programm der britischen Regierung zur Reorganisation des gesamten Justizwesens und zur Beseitigung seines verwickelten und unrationellen Aufbaus ging nun dahin, zunächst die Konsulargerichte allgemein durch die gemischten Gerichtshöfe zu ersetzen, dann aber diese allmählich mit den Eingeborenen-Gerichten in einheitlicher Rechtsverfassung zu verschmelzen. Heute ist England von diesem idealen und glückverheißenden Ziel weiter denn je entfernt. Die erstere Reform setzte das Bestehen einer zuverlässigen, gut disziplinierten Polizei in einer Stärke voraus, wie sie das Land als Sammelbecken von Heerhaufen internationalen Gesindels und angesichts der selbst für orientalische Verhältnisse ungewöhnlichen Rechtsunsicherheit und Sittenverderbtheit bedürfte. An derartigem Schutz fehlt es aber, abgesehen von den Europäervierteln in den Großstädten, durchaus, wiederum infolge mißlicher Nachgiebigkeit gegenüber den ägyptischen Behörden, denen die Organisation und Kontrolle des Polizeiwesens überlassen blieb, obwohl dieses ebensowohl wegen seiner mangelhaften Disziplin wie wegen seiner Bestechlichkeit in schlechtestem Ruf steht. Die Vereinheitlichung der gemischten und der Eingeborenen-Gerichtshöfe aber bedingte eine Verstärkung des britischen Richterelements in den Landestribunalen, während die tatsächliche Entwicklung aus den erwähnten Motiven umgekehrt gewesen, der Einfluß der Herrennation hier ständig zurückgegangen ist.

Die wenigen Schlaglichter auf die Zustände in Ägypten, wie sie jedem auffallen, der sich länger am Nil aufhält und sich nicht damit begnügt, nach dem Zwangsprogramm eines Reisebureaus das modern zurecht gemachte Pharaonenreich und dessen Tempel-, Pyramiden- und Felsengräberreste zu bewundern, mögen genügen, um klar zu stellen, wie es kommt, daß dieselbe britische Presse, die noch vor wenigen Jahren dem Ausland die Leistungen Englands in dem Khediviat als Muster neuzeitlicher Kolonial- und Kulturpolitik rühmte, heute voll ist von abfälligsten Kritiken und mißvergnügten Schilderungen unter Titeln wie: „Der Wirrwarr in Ägypten", „Das Mißregiment in Kairo", „Unser Fiasko im afrikanischen Indien". Dabei ist es allgemeine Übung, kurzweg den verstorbenen Generalkonsul Sir Eldon Gorst als Vater aller Übel in Ägypten hinzustellen — eine Identifizierung der Person mit der Sache, durch die dem erfahrenen, verdienten und überaus fleißigen Beamten sicherlich bitteres

Unrecht geschieht. Das verunglückte Experiment, die Nationalisten durch eine Politik der Zugeständnisse zu versöhnen, entsprang nicht seiner Initiative, vielmehr wurden ihm die Direktiven dazu, wie es aus den Blaubüchern deutlich hervorgeht, von Downing Street aus gegeben. Nationalversammlung, Gesetzgebenden Rat und Provinzialräte, die Grundlage zur Liberalisierung der Verwaltungsformen, hat nicht er, sondern das Organisationsgesetz vom 1. Mai 1883 geschaffen, und wenn er sie, die früher nur Ja- und Neinsage-Automaten gewesen, allmählich zu Körperschaften selbstbewußter Tätigkeit umzubilden versuchte, so folgte er darin nur der bereits von Cromer vorgezeichneten Entwicklungslinie. Darüber, daß unter dem Gegendruck des wachsenden nationalistischen Chauvinismus das Mühen der Versöhnungsdiplomatie wenig Aussichten auf goldene Früchte bot, hat er sich niemals Illusionen hingegeben; noch in seinem letzten Jahresbericht von 1910 gibt er offen zu, daß der Rat und die Generalversammlung sich in zunehmendem Maß als Werkzeuge des revolutionären Demagogentums gebrauchen ließen und daß eine zuverlässige Regierungspartei innerhalb ihrer Mitglieder zu bilden sich als ganz unmöglich erwiesen habe, wie überhaupt zwischen den Zeilen dieser Berichte deutlich zu erkennen ist, daß Gorst nur halben Herzens in der Ehe mit seiner eigenen Politik lebte. Auf der anderen Seite hat gerade er nicht gezögert, den Übergriffen der Opposition mit sehr scharfen Waffen gegenüberzutreten. Sein Werk ist das Preßgesetz, das Schulaufsichtsgesetz, das Gesetz zur Unterdrückung geheimer Gesellschaften und politischer Verschwörungen, endlich das Verbannungsgesetz, auf Grund dessen 1910 von 620 vor Gericht gestellten politisch verdächtigen Personen nicht weniger als 547 ausgewiesen wurden; alles Maßregeln, die an Schärfe den in Indien gegen das Umstürzlertum ergriffenen Abwehrmitteln nichts nachgeben. Der einzig wirklich neue Kurs, den der Nachfolger Cromers einschlug, war der Versuch, ein besseres Einvernehmen zwischen der britischen Regierung und dem Khedive herzustellen, in der richtigen Erkenntnis, daß nur so, durch die Betonung des monarchischen Prinzips, das der eingeborene Landesfürst verkörpert, und durch friedlich-schiedliches Zusammenwirken Englands mit ihm dem demokratischen Radikalismus ein Paroli geboten werden könne. Daß auch dieser Ansatz zum Ausgleich der politischen Feindschaften wenig Aussicht auf Erfolg hatte, war von vorneherein jedem klar, der den polarischen Gegensatz zwischen den beiden Männern, die sich die Hand reichen sollten, in Rechnung stellte: hier der schlichte, kritische, zurückhaltende britische Beamte, dort der prunkliebende franzosenfreundliche Souverän, der mit jeder Faser seines leidenschaftlichen Herzens in der fremdartigen, phantasievoll-farbigen Welt des Orients und des Islams lebt.

Theodore Roosevelt stellte von Kairo aus die Briten kategorisch vor die Alternative: Govern or go! Heute ist das Verlangen der Londoner Imperialisten nach einem Mann der starken, gepanzerten Faust, der die am Boden schleifenden Zügel der Regierung in Ägypten festen Griffs wieder aufnehmen soll, erfüllt. Gleichwohl dürften die Erwartungen eines radikalen Systemwechsels, die an die Ernennung Lord Kitcheners zum Generalkonsul in Ägypten geknüpft werden, sehr bald enttäuscht werden. Die beiden günstigen Gelegenheiten zur Umwandlung der interimistischen britischen Verwaltung in ein festes Protektorat, die Unterwerfung des Mahdi und die Angliederung des Sudans an die ägyptische Herrschaft, sind in London nicht wahrgenommen worden. Heute aber bedeutete eine derartige Maßregel die denkbar schwerste

Brüskierung der osmanischen Nation und der neuen Machthaber am Goldenen Horn, die England zu vermeiden alle Ursache hat. Solange aber der Sitz der britischen Herrschaft der festen gesetzlichen Untermauerung entbehrt, wird auch ein Mann von dem wagemutigen Charakter Kitcheners, der den Säbel zu führen gewohnt ist und mehr als einmal bewiesen hat, daß er das Eisen, das sich nicht biegt, bricht, als Resident in Kairo mehr mit den Mitteln der diplomatischen Schule, die er in seiner wechselvollen und erfahrungsreichen Lebenslaufbahn genossen hat, vorzugehen sich veranlaßt sehen. Eine Verstärkung der gegenwärtig nur 6500 Mann umfassenden britischen Schutztruppe wäre nicht möglich ohne Vertragsverletzung sowohl dem Khediven wie der Hohen Pforte gegenüber. Von einem Ausspielen des Gegensatzes der Nationalitäten und Bekenntnisse nach indischem Vorbild ist heute auch kein rechter Erfolg mehr zu erwarten: beim absoluten Übergewicht der einmal ihrer Macht bewußt gewordenen Muslims würden nur die Christen die Leidtragenden sein, die der gesteigerte Fanatismus der Gegenpartei härter als je träfe. Die Beseitigung der von Cromer und Gorst aufgebauten Vorstufen zum Verfassungsstaat könnte erst recht nur böses Blut erzeugen, obwohl die „Volkssouveränität", die auf diesen demokratischen Versuchsbühnen agiert, nichts ist als eine tragikomische Parodie auf wirkliches konstitutionelles Leben: bei den Wahlen von 1910 übten beispielsweise in Kairo 1,1 v. H., in Alexandria ein noch geringerer Prozentsatz der männlichen erwachsenen Bevölkerung das Stimmrecht aus, während in den Dörfern die Wähler mit Hilfe der Ghaffirs gewaltsam zu den Urnen getrieben werden mußten. Das Ansehen des Siegers von Khartum und Omdurman mag gerade hier, auf orientalischem Boden, wo der Akzent des Persönlichen so starken Einfluß ausübt, allein ein Armeekorps wert sein. Nachhaltig wirken kann eine solche individuelle Autorität aber auch nur, wenn die Strenge sich mit peinlicher Gerechtigkeit und Mäßigung paart. Angesichts all solcher Verwicklungen, Hemmungen und Imponderabilien des ägyptischen Problems dürfte daher die neue Epoche in der inneren Verwaltung des Nilreichs unter den Auspizien Lord Kitcheners sich von der alten wesentlich nur dadurch unterscheiden, daß der britische Beamten- und Richterstab verstärkt und seine Vorrangstellung streng bewahrt, daß eine straffe Polizeiorganisation geschaffen, die christliche Intelligenz in der Verwaltung und im Schulwesen wieder mehr berücksichtigt und von den vorhandenen Gesetzen zur Unterdrückung der Übergriffe der Opposition noch strenger Gebrauch gemacht wird als bisher.

Der Feldherr, der die Schwächen und die exponierte Lage des Glacis seiner Festung kennt, ist naturgemäß bemüht, den Deckungsmangel des Kerns seines Lagers durch einen sicheren Ring von Außenforts und maskierten Batterien ungefährlich zu machen: diesen strategischen Grundsatz wird Kitchener, der erprobte General, sicherlich energisch zur Geltung bringen, und hier, auf dem außerpolitischen Gebiet, wird zweifellos das Hauptgewicht und das ausschlaggebende Moment seiner reorganisatorischen Tätigkeit liegen. Der erste Schritt zu dieser Umpanzerung ist bereits geschehen: die Zivilverwaltung in den Grenzbezirken von Marsa Mairu (Tripolis) und auf der Sinaihalbinsel wurde in eine Militärverwaltung umgewandelt. Die vielerörterte Verlegung des Mittelmeerkommandos von La Valetta nach Kairo zur Vereinheitlichung und Zentralisation der Befehlsgewalt über die in der Levante verfügbaren Streitkräfte dürfte gleichfalls nicht mehr lange auf sich warten lassen. Die wichtigsten reformatorischen

und machtpolitischen Aufgaben aber harren zweifellos Kitcheners im Sudan. Die staatsrechtliche Stellung Englands ist hier zwar noch unsicherer als in Ägypten. Das Abkommen vom Jahre 1889, nach dem England und der Khedive im Sudan ein Kondominium ausüben, ist von den Großmächten niemals anerkannt worden. Bei Zivilprozessen vor den gemischten Gerichtshöfen entstehen immer wieder groteske Streitigkeiten darüber, ob im Sudan Recht im Namen des Khediven oder des englischen Königs gesprochen wird oder ob das Land als selbständiger Staat zu betrachten ist. Indessen führen die eigentümlichen geographischen, wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse dazu, daß die Biegsamkeit der Hoheitsfrage hier England eher zum Vorteil als zum Nachteil gereicht. Es beherrscht die Zugänge zum Sudan vom Indischen Meer aus durch seine Flottenstation am Roten Meer durchaus und hat sich ebenso die Kontrolle aller Einbruchspforten und Durchzugswege zum oberen Nil durch Hafenanlagen und Bahnbauten gesichert. Mit politischen Parteiungen hat es hier nicht zu kämpfen, kann vielmehr die Feindschaft der einzelnen halbwilden Stämme ohne Schwierigkeit gegeneinander ausspielen, um die Trümpfe in der Hand zu behalten. Weit vom Schuß und doch in ausschlaggebender Stellung hat es, ohne Einspruch zu begegnen, Khartum zum Zentrum einer sehr starken militärischen Organisation machen können. Das Stauwerk von Assuan ist eine weitere durchschlagkräftige Waffe in seiner Hand zur Beherrschung Ägyptens: es braucht nur die Wasserzufuhr nach dem unteren Nil hin abzusperren, um bei etwaigem Aufruhr im Reich des Khediven die Bevölkerung durch Mißernte und Hungersnot zur Nachgiebigkeit zu zwingen.

Indessen bedarf das Gebiet, das für England die Bedeutung eines kaum angreifbaren Arsenals, einer festen Rückendeckung und zugleich eines günstig gelegenen Ausfalltors zur Behauptung seiner Stellung in Ägypten hat, noch sehr der Entwicklung der natürlichen Machtmittel durch Grenzsicherung, wirtschaftliche Erschließung und Durchdringung. Schon im Frühling dieses Jahres reiste daher, wie erinnerlich, Lord Kitchener in Begleitung von Sir Jan Hamilton, dem Generalinspektor der auswärtigen Besatzungen, nach dem Sudan, um die Pläne zu weiterer Verstärkung der Befestigungen von Port Sudan, Suakin, Khartum und der sonstigen Waffenplätze sowie zum Ausbau und zu besserer Ausrüstung der Eisenbahnen festzustellen. Seitdem wird an der Zweiglinie, die von der Nilmagistrale nach El Obeïd, dem Wirtschaftszentrum Kordofans führt, mit verdoppeltem Eifer gearbeitet, während gleichzeitig der Generalinspektor des Sudan, Sir Wingate Pascha, nach Nehrud sich begab, um mit dem Sultan Ali Dinar zu verhandeln: beides offensichtlich zu dem Zweck systematischer wirtschaftlicher Eroberung Darfurs, der reichsten Provinz Mittelafrikas, die nach der Machdia zurückzuerobern niemals gelang und die, obwohl sie England als Zeichen der Anerkennung einer gewissen Suzeränität einen jährlichen Tribut von 3000 Pfund zahlt, mit ihrer kriegerischen und unruhigen, die allislamische Senussibewegung unterstützenden Bevölkerung eine ständige Quelle der Gefahr für die britische Autorität ist. Hand in Hand damit geht der beschleunigte Ausbau der im Tal des blauen Nil nach Wad Medani führenden Zweiglinie, die bis zum Tanasee fortgeleitet werden soll, um es England zu ermöglichen, in den abessinischen Grenzgebieten festen Fuß zu fassen und die fruchtbaren und erzreichen Gebiete von Semien und Godjam zu erschließen. Endlich aber bleibt die Lösung eines Problems, das als Lebensfrage des britischen Sudan zu bezeichnen ist:

die wirtschaftliche Rückeroberung des zwischen blauem und weißem Nil gelagerten „Ghezireh-Island", des Herzens und der Lunge des Landes, dessen Boden heute gänzlich versandet ist, aber in Tiefe von kaum einem halben Meter den besten, für Baumwoll- und Weizenbau geeigneten Humus birgt. Um diesen nutzbar zu machen, soll bei Taufikija nördlich vom Einfluß des Sobat in den weißen Nil ein Stauwerk von der doppelten Größe der Riesensperre bei Assuan errichtet und von hier aus das ganze Ghezireh in vielgliedrigem Kanalnetz bewässert werden. Man erkennt: es sind ebenso weittragende wie verwickelte und vielgestaltige Aufgaben, die der Lösung durch Lord Kitchener harren, würdig der genialen Natur dieses Mannes und durchaus zugeschnitten auf die Bewegungsfreiheit, das Temperament, die Schöpferkraft jener britischen Staatsmänner, die nach Art römischer Prokonsuln, unter dem unscheinbaren Titel von Agenten des britischen Königs, Schrittmacher des Weltmachtplans ihres Mutterlands gewesen sind und dessen Herrschaft ganze Erdteile gewonnen haben.

* * *

In weitesten Abmessungen gesehen und auf die letzten politischen Ziele hin gewürdigt, erscheinen nach allem dem Amt Lord Kitcheners folgende zwei Hauptlinien vorgezeichnet.

Mit dem ägyptisch-marokkanischen Austauschgeschäft zwischen England und Frankreich, mit dem Umsturz in Konstantinopel und dessen Begleiterscheinung, dem gewaltigen Auftrieb des nationalen Selbstbewußtseins der vom Osmanentum beherrschten Völker, ist die große weltgeschichtliche Antithese Eurasien-Afrika, die schon einmal, in der byzantinischen Zeit, das Leben der Kulturvölker beherrschte, in veränderter Form und Faktorenstellung wieder lebendig geworden. Bei den Expeditionen Isset Paschas nach dem Hedschas und Jemen hat es sich nicht mehr wie in der hamidischen Zeit um Raubzüge zur Aufrechterhaltung absolutistischer Schein- und Willkürherrschaft gehandelt, sondern, vergleichbar mit den Kriegsfahrten deutscher Kaiser nach Italien zum Schutz des heiligen römischen Reichs germanischer Nation, um Züge, durch welche die südwestasiatischen Grenzgebiete in das einheitliche System der modernen verfassungsmäßigen Regierung und Verwaltung eines orientalischen Weltreichs einbezogen und gleichzeitig eine türkisch-arabische Völkerbrücke hinüber nach dem Pharaonenreich geschlagen werden soll. Diesem Vordrängen der osmanischen Nation und Schwertgewalt, das in gleicher Weise Englands Stellungen an der arabischen Küste, in Aden, Perim, Taaba und Akaba gefährdet, wie es bei erfolgreicher Fortbewegung dem ägyptischen Nationalismus und den islamischen Weltmachtideen neue Auftriebskräfte geben müßte, gilt es rechtzeitig eine feste Schranke an der Länderscheide des Roten Meeres entgegenzusetzen. Zweitens aber, in natürlicher Verbindung mit diesem Problem, handelt es sich darum, das Riesenreich, das sich England in Nordost- und Mittelafrika geschaffen hat, das vom Nildelta bis nach Sansibar reicht und das die Brücke der zentralafrikanischen Seen mit den südafrikanischen Besitzungen verbindet, dessen Gefüge aber einstweilen noch ganz roh, locker und unharmonisch ist, organisch auszugestalten, die politische, wirtschaftliche, kulturelle Durchdringung zu beschleunigen und so inmitten der in Aufruhr geratenen islamischen Welt einen unerschütterlichen Block britisch-christlicher Herrsch-

gewalt aufzurichten. Gelingt es Kitchener, die ins Stocken und in Gefahr geratene Bewegung zu diesen Zielen hin wieder in glücklichen Fluß zu bringen, so wird er, der dreiundsechzigjährige, der Summe seiner Verdienste um das Vaterland als Heerführer und Heeresreorganisator durch ein Werk höchster diplomatisch-staatsmännischer Meisterschaft die Krone aufsetzen.

Dr. Freiherr v. Mackay.



Die XIII. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

Die XIII. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft wurde Donnerstag, den 23. November 1911, vormittags 9 Uhr durch ihren Ehrenvorsitzenden, Se. Königl. Hoheit Großherzog Friedrich August von Oldenburg, in der Aula der Technischen Hochschule zu Berlin-Charlottenburg eröffnet. Der Großherzog gab zunächst dem Bedauern Ausdruck, daß es Sr. Majestät dem Kaiser diesmal nicht möglich gewesen ist, persönlich an der Tagung teilzunehmen, und verlas zwei Telegramme, in deren erstem Se. Majestät den Wunsch für einen ersprießlichen Verlauf der diesjährigen Sitzungen übermittelte, während in dem zweiten der Großherzog von Oldenburg seinen und der Gesellschaft Dank für diesen Wunsch Sr. Majestät abstattete. Hierauf machte der Ehrenvorsitzende bekannt, daß durch einstimmigen Beschluß des Vorstandes zwei verdienten Männern die Ehrenmitgliedschaft der Gesellschaft zuerkannt worden sei, und zwar dem früheren Präsidenten des Norddeutschen Lloyd Geo Plate, der durch Krankheit genötigt worden ist, seine hervorragende Stellung aufzugeben, und dem Generaldirektor der Hamburg-Amerika Linie Ballin, der seit über 25 Jahren an der Spitze der weltbekannten Reederei steht. Der Erstgenannte, der persönlich anwesend war, sprach nach Entgegennahme des Diploms seinen Dank für die ihm widerfahrene Ehrung aus, die einen Lichtblick in seinem jetzt durch Krankheit etwas verdunkelten Leben darstelle.

Nun erhielt Direktor Bredow, Berlin, das Wort zu dem ersten Vortrage der diesjährigen Tagung:

Drahtlose Telegraphie mit besonderer Berücksichtigung von Schiffsinstallationen.

Der Redner wies zunächst auf den erfreulichen Aufschwung hin, den gerade die deutsche Funkentelegraphie im In- und Auslande während der letzten Jahre genommen hat. In bezug auf die Anzahl der zu liefernden Funkspruchstationen steht die Deutsche Telefunkengesellschaft zurzeit an der Spitze der gesamten einschlägigen Industrie; hat sie doch im Jahre 1911 zusammen mit ihren Schwestergesellschaften nicht weniger als 252 Stationen für Krieg- und Handelsschiffe, 66 Landstationen und 72 transportable Feldstationen, alles in allem also 390 Stationen des neuen

Systems „Tönende Funken“, in Auftrag erhalten, die sich über den ganzen Erdball verteilen. Den Anlaß zu diesem gewaltigen Aufschwung des deutschen Systems hat eine Reihe technischer Verbesserungen gegeben, deren Ursprung in der Erfindung des Dänen Poulsen zu suchen ist, kontinuierliche elektrische Schwingungen durch einen in Wasserstoff brennenden Lichtbogen zu erzeugen. Trotz des Aufsehens, das diese Erfindung seinerzeit machte, hat sie doch die alte Funkenmethode nicht zu verdrängen vermocht, aber sie hat den Anstoß zu wesentlichen Abänderungen dieser Methode gegeben, deren Einzelheiten in den letzten Jahren so oft in Vorträgen erörtert worden sind, daß der Redner von einer näheren Beschreibung des Systems „Tönende Löschfunken“ absehen zu können glaubte. Die wichtigsten Elemente dieses Systems sind: die hohe Impulsfolge, welche hohe Schwingungsenergie und große Reichweiten zu erzielen gestattet, die Tonübertragung als Mittel zur Beseitigung von Störungen und — durch Ausnutzung der Tonresonanz — zur Erzielung lauten akustischen Empfanges (Telephon), endlich die Löschfunkenerregung, welche großen Wellenbereich, erhöhten Wirkungsgrad und geringe Dämpfung mit sich bringt. Auch die Geräuschlosigkeit beim Senden und die Einwelligkeit, die eine Steigerung der Energieaufnahme im Empfänger zur Folge hat, sind wertvolle Eigenschaften des Systems.

Die Reichweite, die bei einem Energieaufwand von 35 K. W. früher bei Tage nur etwa 1000 km betrug, kann jetzt bis zu 2400 km, also mehr als das Doppelte, gewährleistet werden. Für die Reichweite gibt es theoretisch keine Grenze; die Schwierigkeit liegt hauptsächlich nur darin, daß entsprechend der zu erreichenden größeren Fernwirkung auch die Kapazität der Antenne, d. h. ihre horizontale Fläche sowohl als auch ihre Höhe über dem Erdboden, vergrößert werden muß, und zwar in einem Maße, das bei großen Reichweiten — z. B. für die unmittelbare Verständigung zwischen Deutschland und seinen Kolonien — zu ganz gewaltigen Abmessungen führt. Übrigens ist die Reichweite auch ganz wesentlich abhängig von der Absorption der ausgestrahlten Schwingungen einerseits durch die Erdoberfläche und anderseits durch die Atmosphäre. Besonders das Sonnenlicht ist als ein gefährlicher Feind der elektrischen Schwingungen anzusehen; daher sind bisher alle maximalen Reichweiten nur in der Nacht erzielbar gewesen. Begegnen kann man diesen schädigenden Einflüssen bis zu einem gewissen Grade nur durch entsprechende Vergrößerung der Wellenlänge, deren Verstellbarkeit also als eine wichtige Vorbedingung für einen von Tageszeit und Witterung möglichst unabhängigen Betrieb anzusehen ist. Natürlich spielt es auch eine große Rolle, ob der Fernverkehr zwischen Stationen mit gleicher Antennenkapazität und gleicher Energie vor sich geht oder zwischen solchen, deren Sender und Empfänger in dieser Beziehung verschieden sind, wie es beim Verkehr zwischen Land- und Schiffsstationen meist der Fall sein wird. Hier ist im allgemeinen die Landstation gezwungen, sich der Schiffsantenne anzupassen und möglichst große Energie bei verhältnismäßig kleiner Wellenlänge abzugeben.

In naher Zukunft wird es wahrscheinlich möglich sein, Versuche zur Erzielung sehr bedeutender Reichweiten auszuführen. Die größten bisher gebauten Stationen, Nauen bei Berlin, Clifden und Glacebay (letztere beiden für den Verkehr Irland—Kanada) arbeiten mit 30 bis 40 K. W. schwingender Energie. Nauen wird jetzt aber mit sehr erheblichen Kosten für die Ausstrahlung von mehr als 100 K. W. Schwingungs-

energie hergerichtet, zu deren Erzeugung zwei Hochfrequenz-Generatoren aufgestellt werden. Der Turm in Nauen ist bereits auf das Doppelte seiner früheren Höhe — von 100 auf 200 m — ausgebaut worden, was bei der Kühnheit der zugrunde gelegten Konstruktion unter der Einwirkung der in den letzten Wochen herrschenden stürmischen Witterung nicht geringe Schwierigkeiten gemacht hat und ein Meisterwerk moderner Technik darstellt.

Die größte bisher erzielte Dauerverbindung im funkentelegraphischen Verkehr erstreckt sich über etwa 3100 km (Clifden—Glacebay). Die Station Nauen hat jedoch bei Versuchen mit dem Dampfer „Bosnia" der Hamburg-Amerika Linie im vorigen Jahre nachts bis auf etwas über 5000 km zu verkehren vermocht, während die Verständigung bei Tage bereits auf etwa 1700 km aufhörte.

Auf die Verbreitung der Radiotelegraphie übergehend, zeigte der Vortragende, daß schon jetzt bei einem großen Teile aller Seereisen eine dauernde funkentelegraphische Verbindung mit dem Lande aufrechterhalten werden kann. Schwierig liegen die Verhältnisse allerdings an den Küsten der Vereinigten Staaten von Amerika, weil die dortigen staatlichen Stationen ausschließlich den militärischen Zwecken vorbehalten sind, die privaten aber gewöhnlich nur von denjenigen Schiffen Telegramme annehmen, die auch die Apparate von ihnen bezogen oder besondere Betriebsabkommen haben. In Zentral- und Südamerika ist die Lage wesentlich besser. In der Südsee und am Stillen Ozean fehlt es noch sehr an geeigneten Stationen. Aber der Zustand bessert sich ganz allgemein von Tag zu Tag, und daher wird auch die steigende Bedeutung der Funkentelegraphie für die Schiffahrt mehr und mehr anerkannt. Im Juli 1911 waren z. B. schon 713 Stationen auf Kriegschiffen, 673 auf Handelsschiffen und 197 Landstationen vorhanden, das sind insgesamt nicht weniger als 1583 Stationen der verschiedenen Systeme, wobei die Stationen der amerikanischen Handelsschiffe nicht mit eingerechnet sind. Besonders die Handelsmarine bringt neuerdings der Funkentelegraphie das größte Interesse entgegen, das in zahlreichen Neubestellungen zum Ausdruck kommt. Freilich entspricht vorläufig die Rentabilität der Gesellschaften, die sich mit der Lieferung funkentelegraphischer Apparate usw. befassen, noch keineswegs dem Aufschwunge der Funkspruchtechnik. Der Grund hierfür ist vor allem in der überaus schnellen Entwicklung zu suchen, die ein sicheres und ertragfähiges Geschäft nicht zuließ.

Direktor Bredow schilderte nun die für die mannigfachen Verwendungszwecke bestehenden Ausführungsformen und erläuterte sowohl ihre Konstruktion im allgemeinen als auch ihre Anordnung innerhalb der Funkspruchräume. Die Gesellschaft „Telefunken" macht bei der Durchbildung der Schiffsstationen grundsätzlich einen Unterschied zwischen solchen für militärische (Kriegschiffe) und solchen für kommerzielle Zwecke (Handelsschiffe). Im ersteren Falle kommt es vor allem auf die Erfüllung der militärischen Forderungen an, als deren wichtigste große Reichweite, erheblicher Kraftüberschuß als Reserve, hohe Aufnahme- und Anpassungsfähigkeit in elektrischer und akustischer Beziehung und die Möglichkeit raschen Wellenwechsels in großem Wellenbereich gelten können. Bei den Handelsschiffen dagegen sind Einfachheit und Billigkeit Hauptgesichtspunkte, und es genügt, mit einer oder höchstens zwei der international festgesetzten Wellenlängen eine gewisse Reichweite zu

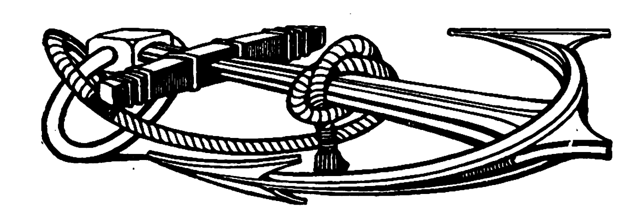
erzielen. Auch die Unterbringung an Bord richtet sich naturgemäß nach der Zweckbestimmung des betreffenden Schiffes. Bei größeren Kriegschiffen wird die Funkspruchstation ihrer Bedeutung entsprechend unter Panzerschutz gelegt, während sie bei Handelsschiffen wesentlich günstiger in einem der obersten Decks — eventuell sogar im Kartenhaus — angeordnet werden kann.

Zum Schlusse seiner interessanten Ausführungen streifte der Vortragende noch kurz die Entwicklung, die seit dem bekannten Abkommen mit der Marconi-Gesellschaft sich innerhalb der deutschen Schiffahrt für die Zukunft bietet. Er erwähnte die deutschen Anstalten, die zurzeit der Ausbildung geschulter Funkentelegraphisten dienen (Navigationsschulen in Flensburg, Hamburg, Bremen und Elsfleth, Technikum in Hamburg), und zählte endlich die von staatlicher Seite getroffenen Maßnahmen auf, die Funkentelegraphie für die deutsche Schiffahrt nutzbar zu machen. Hierfür hat die große Küstenstation Norddeich bei Emden besondere Bedeutung. Sie meldet alle 12 Stunden um 1 Uhr die ihr vom Observatorium Wilhelmshaven mitgeteilte Zeit, sorgt für rechtzeitige Sturmwarnungen, übermittelt den großen Passagierdampfern zweimal täglich die neuesten Wolffschen Telegramme u. dgl. m. In Leuchttürmen und Feuerschiffen wird die Funkentelegraphie u. a. dazu verwendet, bei starkem Nebel den Schiffen die Ortsbestimmung zu erleichtern, kurzum, ihr Anwendungsgebiet ist bereits sehr mannigfaltig geworden. Es darf daher behauptet werden, daß die Funkentechnik jetzt das Anfangsstadium ihrer Entwicklung verlassen hat und beginnt, ein wichtiger Bestandteil der modernen, hochentwickelten deutschen Schiffbautechnik zu werden, der hinsichtlich ihrer Leistungen nachzueifern ihr Bestreben sein wird. —

Eine Diskussion über den Vortrag fand nicht statt.

(Fortsetzung folgt im Märzheft.)

La.



Über die Wirkung des Sogs.*)

Nach einer Veröffentlichung in der amerikanischen »Pilot Chart of the North Pacific Ocean« vom August 1911 bearbeitet von Bruno Schellong.

(Hierzu 2 Skizzentafeln.)

Die Wirkung des Sogs ist für die Schiffahrt von jeher von großer Bedeutung gewesen, und viele Schiffsunfälle sowie Kollisionen sind durch diese Kraft verursacht worden.

Auf hoher See werden Schiffe natürlich selten in so geringem Abstande aneinander vorbeisteuern, daß von Sogwirkung die Rede sein kann. Auf Flüssen und engen Fahrstraßen dagegen passieren Schiffe einander oft so nahe, daß der Sog in Betracht gezogen werden sollte. Vielfach wird die Gefahr zu spät erkannt und die Schuld an zu großer unbeabsichtigter Annäherung dem schlechten Steuern oder Arbeiten der Maschine zugeschoben. Kollision ist meist die Folge davon.

Am deutlichsten tritt dem Seemann die Wirkung des Sogs in Kanälen vor Augen, die beim Passieren von zwei Schiffen bedingen, daß eins von beiden festmacht, um das andere vorbeizulassen (Kaiser Wilhelm-Kanal, Suez-Kanal). Auf dem festliegenden Schiffe wird man dabei beobachten, wie bei der Annäherung des passierenden Schiffes die Festmacheleinen nacheinander zuerst etwas lose kommen, gleich darauf aber wieder steif werden. Kurz bevor das passierende Schiff querab ist, werden die Leinen brechend steif und reißen oft genug, wenn sie nicht vorsichtig gefiert werden. Ist das passierende Schiff zu groß oder macht es zu große Fahrt, so ist das Brechen der Leinen fast unvermeidlich; sind die Leinen aber stark genug, werden oft die Festmachevorrichtungen aus ihren Verankerungen gerissen oder doch stark beschädigt.

Um die Stärke des Sogs an zwei aneinander vorüberfahrenden Schiffen festzustellen, wurden im letzten Jahre in der Modellversuchsstation der Vereinigten Staaten von Amerika einige interessante Experimente mit zwei geschleppten Schiffsmodellen angestellt. Die dabei gefundenen Werte machen natürlich auf vollkommene Genauigkeit keinen Anspruch, weil das gerade Schleppen der Modelle in gerader Linie sowie andere mechanische Vorrichtungen Schwierigkeit bereiteten. Man bekommt aber trotzdem ein ziemlich klares Bild von der Wirkung, d. h. von Stärke und Richtung der Sogkraft.

Es wurden vier Modelle benutzt, die in der Wasserlinie 6,3 m lang waren und 1,36 t Deplacement hatten. Die übrigen Maße waren folgende:

	B Breite	H Tiefgang	$\frac{B}{H}$	Wasserlinien-Koeffizient	Hauptspant-Koeffizient	Deplacement-Koeffizient
Modell a . .	1,12 m	0,39 m	2,9	0,56	0,90	0,504
„ b . .	1,06 m	0,37 m	2,9	0,56	1,00	0,56
„ c . .	1,08 m	0,29 m	3,7	0,74	0,926	0,685
„ d . .	0,84 m	0,38 m	2,2	0,74	0,926	0,685

*) Diese Ausführungen dürften zur Zeit besonders interessieren wegen der Verhandlungen über den Zusammenstoß der „Hawke“ mit der „Olympic, wobei der Sog eine Rolle spielte. In einem der nächsten Hefte wird über diese Verhandlungen berichtet werden.

Diese Modelle wurden paarweise mit 2 bis 3 kn Fahrt geschleppt. Der Abstand zwischen den Mittschiffslinien betrug etwa 1,18 m oder etwa zwei Zehntel der Modellänge; nur in Querabstellung wurde der Abstand verschieden groß gewählt.

In der Praxis dürften Schiffe wohl nur selten so dicht aneinander vorbeifahren; dafür ist aber auch die Tiefe des Modellbassins im Verhältnis zum Tiefgang der Modelle bedeutend größer als in Wirklichkeit das Verhältnis vom Tiefgang eines Schiffes zur Tiefe des meist flachen Kanals oder Flusses. Die Sogwirkung ist aber um so größer, je weniger Wasser das Schiff unter dem Kiel hat.

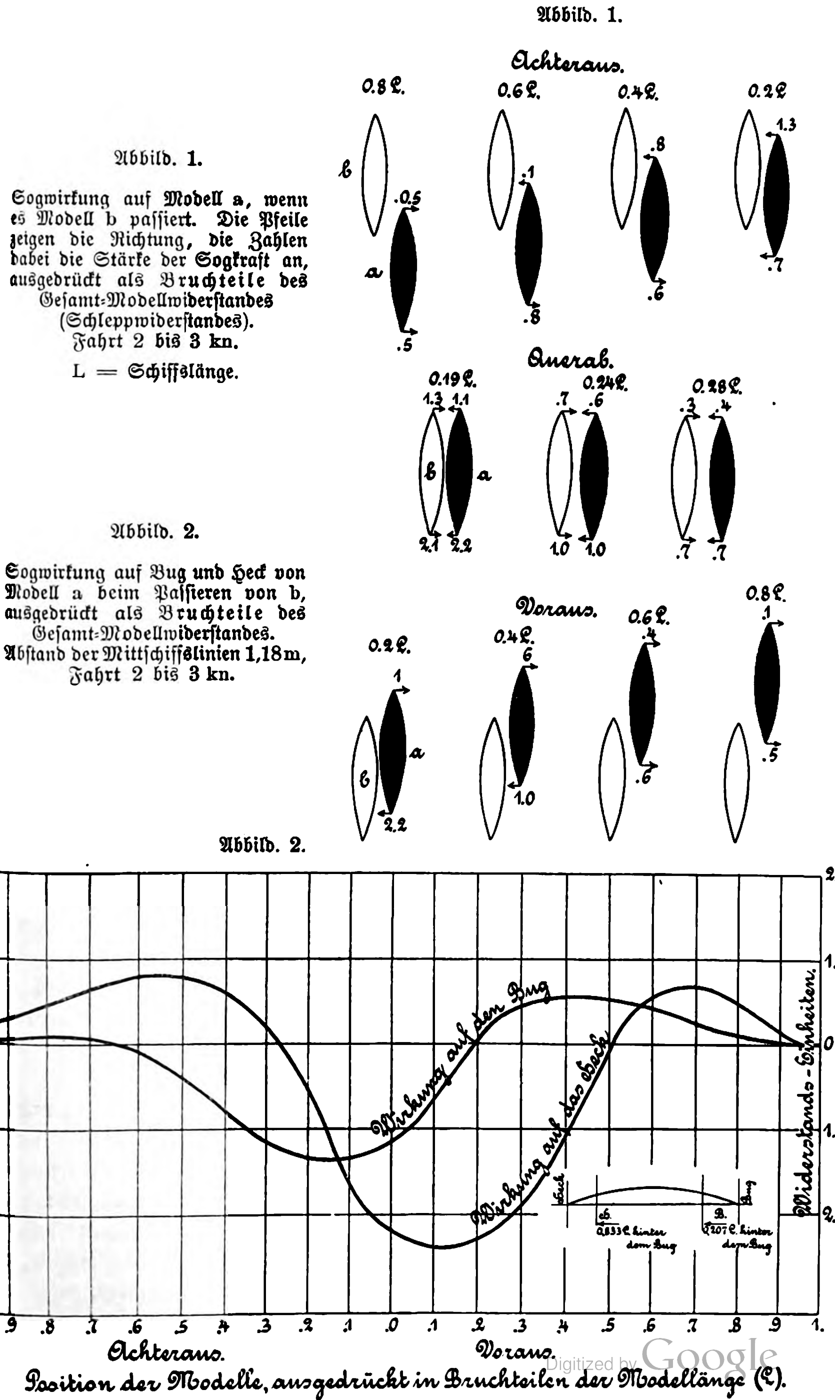
Die Sogwirkung wurde an zwei Stellen auf dem überholenden Modell gemessen (Abbildung 2, Fußnote). Man hatte gefunden, daß innerhalb der Fehlergrenzen die Kräfte, die auf eine bestimmte Stelle des Modells einwirken, sich mit Fahrt und Widerstand des Modells ändern. Daraus ergab sich die Zerlegung der Kräfte in Teile vom Gesamtmodellwiderstand (Widerstandseinheiten). Dieser Gesamtwiderstand gilt für das geschleppte Modell (Schleppwiderstand). Die Kraft des Seitensogs wurde nicht gemessen. Die Abbildungen zeigen die erhaltenen Resultate.

Abbildung 1 zeigt die Sogwirkung auf Modell a, wenn es Modell b passiert; außerdem die Sogwirkung auf beide Modelle, wenn sie sich querab und in drei verschiedenen Abständen befinden.

In gleicher Weise zeigt Abbildung 3 die Sogwirkung auf Modell c, wenn es Modell d passiert; in der Dwarsstellung ist die Sogwirkung in drei verschiedenen Abständen auf beiden Modellen und in drei größeren Abständen auf Modell c allein gemessen.

Abbildungen 2 und 4 sind die graphischen Darstellungen von Abbildungen 1 und 3. Die Position der Modelle vor- oder achteraus ist in Zehnteln der Modellänge (L) ausgedrückt, so daß z. B. 0,5 L achteraus bedeutet, daß sich der Bug des überholenden Modells a querab von der Mitte des Modells b befindet.

Die Versuche mit den schärferen Modellen a und b scheinen vielleicht genauere Resultate als die mit den volleren Modellen c und d zu geben. Im großen und ganzen stimmen sie jedoch soweit überein, daß man die Sogwirkung auf Schiffe etwa folgendermaßen zusammenfassen kann: „Wenn das überholende Schiff aufzukommen beginnt, ist die Sogwirkung gering; sowohl sein Bug als auch sein Heck scheinen abgestoßen zu werden, und merkwürdigerweise scheint der Abstoß am Heck größer als am Bug zu sein, wodurch stärkeres Ausschlagen des Hecks bedingt wird. Kommt das überholende Schiff in die Position 0,6 L achteraus, dann tritt die anziehende Sogwirkung auf seinen Bug in Kraft, während das Heck in verstärktem Maße abgestoßen wird. Je mehr das überholende Schiff aufkommt, desto stärker wird die anziehende Sogwirkung auf den Bug, während die das Heck abstoßende Kraft stark abnimmt. Ist das überholende Schiff querab, so läßt die anziehende Sogwirkung auf den Bug etwas nach, während die abstoßende Einwirkung auf das Heck fast plötzlich in sehr starke anziehende Sogwirkung umschlägt. Nach dem Passieren der Dwarsstellung findet Umtausch der Sogwirkung statt. Die auf den Bug des überholenden Schiffes einwirkende anziehende Sogkraft nimmt sehr schnell ab und wird in abstoßende um-



Abbild. 1.

Sogwirkung auf **Modell a**, wenn es Modell b passiert. Die Pfeile zeigen die Richtung, die Zahlen dabei die Stärke der Sogkraft an, ausgedrückt als Bruchteile des Gesamt-Modellwiderstandes (Schleppwiderstandes). Fahrt 2 bis 3 kn.

L = Schiffslänge.

Abbild. 2.

Sogwirkung auf Bug und Heck von Modell a beim Passieren von b, ausgedrückt als Bruchteile des Gesamt-Modellwiderstandes. Abstand der Mittschiffslinien 1,18 m, Fahrt 2 bis 3 kn.

gewandelt, während sich die das Heck anziehende Sogkraft verstärkt und das Maximum erreicht, wenn die Mitte des Überholenden etwa 0,2 L weiter als die Mitte des überholten Schiffes ist."

Diese Ausführung zeigt an der Hand der Abbildungen die Schwierigkeiten, die man überwinden muß, um in gewissen Positionen eine Kollision zu vermeiden. Betrachtet man z. B. in Abbildung 1 die Figur, auf der das überholende Schiff 0,4 L achteraus ist, so findet man, daß der Bug starkes Bestreben hat, auf das überholte Schiff zuzudrehen, während das Heck ebenso kräftig abgestoßen wird. Würde man nun Steuerbordruder geben, in der Absicht, die Sogwirkung auf den Bug aufzuheben, so würde man damit nur Abschwächung der das Heck abstoßenden Kraft hervorrufen. Es können drei Fälle eintreten:

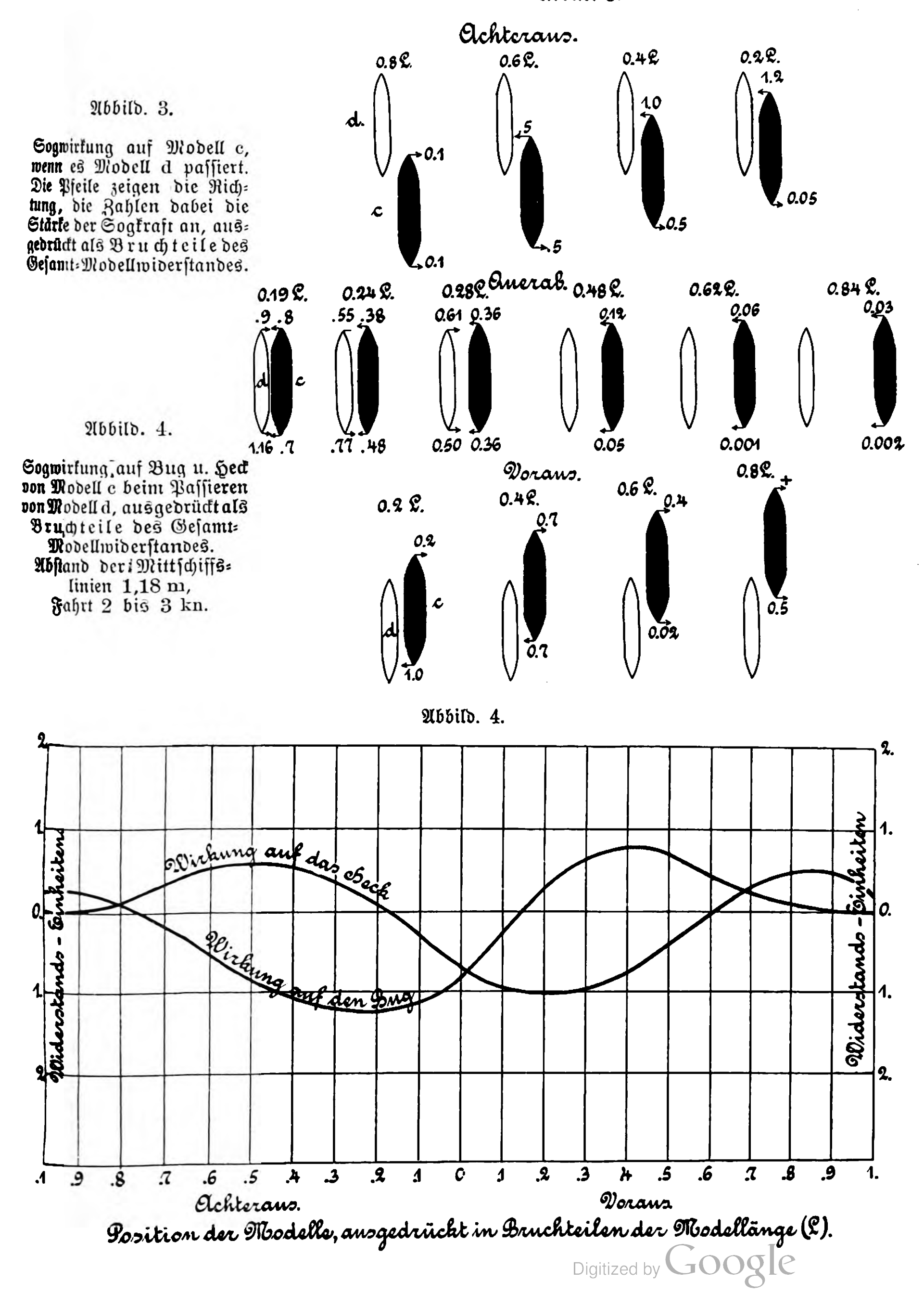
1. Man gibt soviel Steuerbordruder, daß dadurch die das Heck abstoßende Kraft vermindert wird.
2. Man legt das Ruder etwas mehr, so daß die abstoßende Kraft aufgehoben wird.
3. Man gibt noch mehr Steuerbordruder, bis die Ruderwirkung um so viel stärker als die abstoßende Kraft wird, daß das Heck nach Backbord ausschlägt. In diesem letzten Falle wird der ganze Schiffskörper durch die auf Bug und Heck gleichartig wirkende Kraft dwars auf das überholte Schiff zugesogen.

Daraus folgt, daß man in dieser gefährlichen Position eine drohende Kollision nicht durch Ruderlegen vermeiden kann. Bei den Versuchen mit den geschleppten Modellen konnten die Folgen der Sogwirkung in den gefährlichen Positionen nicht eintreten, weil die Schleppkraft beide Modelle parallel zueinander hielt. Bei frei aneinander vorbeifahrenden Schiffen würden natürlich diese Folgen eintreten, wenn man nicht rechtzeitig diese gefährlichen Positionen vermeidet.

Abbildung 2 zeigt Versuche in der Dwarsposition in verschiedenen Abständen. Man sieht dabei, wie stark sich die Sogwirkung bei zunehmendem Abstande verringert. Immerhin kann bei 0,4 L Abstand die Sogwirkung noch genügend stark wahrgenommen werden.

Es ist wohl selbstverständlich, daß der Sog auf beide Schiffe gleich stark einwirkt, so daß man in der Praxis eigentlich mit den doppelten Kräften zu rechnen hat. Ganz besonders hat man dies zu beachten, wenn, wie es meist der Fall zu sein pflegt, Schiffe einander in flachen Gewässern nahebei passieren, wobei dann die Sogkraft in verstärktem Maße auftritt.

Eine andere zu berücksichtigende Sogwirkung ist die, welche durch das Arbeiten der Schraube hervorgerufen wird. Das durch den Schraubenschlag bewirkte Ausschlagen des Hecks ist bekannt und weiter nichts als die Saugwirkung der Schraube auf das eigene Schiffshinterteil. Über die Größe der Saugwirkung der Schraube — im Gegensatz zur Sogwirkung des Schiffes — könnte man Folgendes sagen: Das durch den Schraubenschlag bewirkte Ausschlagen des Hecks erreicht, ausgenommen bei Einschraubenschiffen mit sehr großem Völligkeitskoeffizienten, wohl selten



Abbild. 3.

Sogwirkung auf Modell c, wenn es Modell d passiert. Die Pfeile zeigen die Richtung, die Zahlen dabei die Stärke der Sogkraft an, ausgedrückt als Bruchteile des Gesamt-Modellwiderstandes.

Abbild. 4.

Sogwirkung auf Bug u. Heck von Modell c beim Passieren von Modell d, ausgedrückt als Bruchteile des Gesamt-Modellwiderstandes. Abstand der Mittschiffslinien 1,18 m, Fahrt 2 bis 3 kn.

20 Prozent des Schiffswiderstandes. Ist dies der Fall, so ist kaum anzunehmen, daß die Saugwirkung der Schraube (auf das andere Schiff) bei genügendem Abstande, auch wenn sie 4 oder 5 Prozent des Schiffswiderstandes ausmachen sollte, die Sogwirkung beeinflussen wird, weil die bei den Modellversuchen festgestellte Sogwirkung an und für sich schon sehr viel größer ist.

Einen interessanten Beitrag zu diesen amerikanischen Versuchen bietet die Arbeit von dem Ständigen Mitarbeiter der Deutschen Seewarte, Kapitän Meyer, die Anfang der neunziger Jahre in der „Hansa" unter dem Titel „Zur Navigierung auf Binnengewässern" erschienen ist. Von ihm wurde schon 1889 ein Vortrag über die Theorie des Sogs in der „Börsenhalle" veröffentlicht. Auch Baurat Haack hat zur Zeit der Erbauung des Dortmund—Ems-Kanals eingehende Versuche über die Sogwirkung angestellt.



Der italienisch-türkische Krieg 1911.

III.

(Mit einer Kartenskizze; abgeschlossen am 17. Dezember 1911.)

Türkische Kriegsvorbereitungen im Ägäischen Meer.

Die Vorbereitungen, die die türkische Kriegsleitung von Mitte Oktober bis Mitte Dezember traf, um etwa beabsichtigten italienischen Angriffen auf ihre Küsten im Ägäischen Meere entgegenzutreten, bestanden in folgenden Maßnahmen:

Die Armierung der Küstenforts in den Dardanellen, etwa 20 schwere Geschütze in den drei Forts am Westeingang und 80 schwere Geschütze in den Forts an den Engen zwischen Chanak und Nagara, wurde durch Aufstellung von 120 weiteren, meist kleineren Geschützen verstärkt. Die Werke wurden mit 7000 Mann besetzt und gleichzeitig die im Schußbereich der Hauptforts liegenden kleineren Dörfer geräumt. Ein scharfer Wachtdienst wurde eingerichtet.

In den Dardanellen wurden die drei alten Minensperren (Beobachtungs-Grundminen) bei Kum Kale, Chanak und Nagara verstärkt und zwei weitere Sperren von Whitehead-Minen neuester Konstruktion bei Kephes gelegt.*) Zur Sperrung der nur 1300 m breiten engsten Stelle der Dardanellen, bei Chanak, wurden ferner Schwimmsperren und zwölf alte, zum Versenken bestimmte Schiffe bereitgehalten.

Am Eingang der Dardanellen ist eine Funkspruchstation errichtet, um mit dem bei Nagara liegenden Geschwader zu verkehren. Dieses wurde vom Kommodore Tahir Bey befehligt und Anfang Dezember durch Indienststellung aller noch verwendbaren Schiffe und Fahrzeuge auf eine Stärke von 4 Linienschiffen, 2 Küstenpanzerschiffen, 2 geschützten Kreuzern, 9 Zerstörern und 11 Hochseetorpedobooten gebracht. Die gesamte Verteidigung der Dardanellen leitet General Torgut-Pascha.

Der Kriegsminister Mahmud Schewket und der Marineminister Hurschid besichtigten vom 25. bis 27. November, auf dem Kreuzer „Hamidje" eingeschifft, alle Verteidigungsanlagen der Dardanellen.

Truppen in Stärke von 25 000 Mann waren Anfang Dezember zur Abwehr feindlicher Landungen bei Gallipoli zusammengezogen.

Was die Stärke der türkischen Dardanellen-Verteidigung anbetrifft, so ist ein Urteil des englischen Admiral of the Fleet Lord Fisher interessant, das er seinerzeit in einer Denkschrift abgegeben hat. Er sagte darin, die Dardanellen seien infolge ihrer orographischen Gestaltung, d. h. infolge der Wendungen der Meerenge, fast uneinnehmbar, da die Entwicklung einer feindlichen Flotte ausgeschlossen sei. Nur eine Macht, die imstande sei, etwa 20 alte Linienschiffe zu opfern, könne mit dem Rest ihrer Flotte die Durchfahrt erzwingen.

*) Wegen der großen, 45 bis 100 m betragenden Wassertiefen und des unregelmäßigen 1,5 bis 5 sm starken Stromes sowie des entgegengesetzt laufenden Unterstromes in den Dardanellen ist die Wirksamkeit der hier gelegten Minen unsicher, zumal da diese zum Teil schon sehr lange liegen und selten nachgesehen worden sind.

Bei Saloniki (120 000 Einwohner) sind die an der Einfahrt der Bucht, etwa 10 sm vor der Stadt gelegenen schwer armierten Forts auf Kap Karaburun und der Nasiki-Halbinsel in Verteidigungszustand gesetzt und einige Schnellfeuerbatterien in ihrer Nähe errichtet worden. Ein Teil von diesen hat die bereits Mitte Oktober in der 2 sm breiten Einfahrt der Bucht gelegten Minensperren zu verteidigen.

Fahrzeuge zum Verschließen der Sperrlücken lagen bereit. Außerdem lagerte eine Infanterie-Division bei Kap Karaburun.

Bei Smyrna (300 000 Einwohner) hat man an der nur 800 m breiten und 6 sm vor der Stadt gelegenen Hafeneinfahrt von Sanjak Kalessi zwei Forts, ein altes, schwer armiertes (Jeni Kale) und ein neueres, mit zwölf 15 cm-Kanonen armiertes Werk, in Verteidigungszustand gesetzt und mit Schnellfeuer-Batterien versehen. In die Hafeneinfahrt sind Minen gelegt und die vor ihr liegenden kleinen Inseln zur Infanterieverteidigung eingerichtet worden.

10 000 bis 20 000 Mann Fußtruppen mit viel Feldartillerie standen zur Abwehr von Landungen bereit.

Die schwachen Friedensbesatzungen der größeren türkischen Inseln im Ägäischen Meer sind durch Truppen vom Festlande verstärkt worden. Zu der Friedensgarnison der Insel Mytilene, auf die in erster Linie ein italienischer Angriff erwartet wurde, 1700 Mann Infanterie und 400 Gendarmen, traten außer 2000 Mann weiterer aktiver Fußtruppen alle auf der Insel gebliebenen wehrfähigen Mohammedaner, etwa 2000 Mann.

Nach Lemnos, Chios, Samos und Rhodos wurden je 1200 bis 1500 Mann in kleineren Trupps mit einigen Feldgeschützen übergesetzt und die alten Forts zur Verteidigung eingerichtet.

Auf allen Inseln ließ die Regierung Handwaffen an die Mohammedaner, in erster Linie an die Reservisten, verteilen.

Am 8. Dezember beschloß man die Entfernung aller im Gebiet der Dardanellen wohnenden Italiener und brachte sie im Laufe der nächsten Woche nach anderen Gebieten des Reiches.

Bei Unternehmungen gegen die Festlandsküste der asiatischen und europäischen Türkei würden wohl auch die internationalen Besitzverhältnisse und Interessen eine gewisse Rolle spielen. Diese sind in Saloniki hauptsächlich österreichisch, griechisch und italienisch, in Smyrna und Beirut hauptsächlich englisch, französisch und italienisch, in Mersina, Haifa und Jaffa zum großen Teil deutsch. In Konstantinopel kommen noch starke russische Interessen zu den übrigen hier genannten hinzu.

Auch eine italienische Besetzung einiger türkischer Inseln im Ägäischen Meer, deren Bewohner größtenteils Griechen sind, würde die türkische Regierung und Bevölkerung wenig treffen. Militärisch würde sie auf den Gang des Krieges ohne direkten Einfluß sein.

Eine Landung auf dem türkischen Festlande kann Italien schon der starken türkischen Armee wegen kaum wagen.

Am 20. November beauftragte die Pforte ihre Botschafter, den Mächten zu notifizieren, sie habe auf die Gerüchte von einer Aktion Italiens zur See hin alle militärischen Maßnahmen zum Widerstand getroffen. Diese Verteidigungsmaßnahmen

würden nötigenfalls an den bedrohten Punkten verschärft werden, was die internationale Schiffahrt behindern müßte. Einige Tage darauf ließ die italienische Regierung in Wien und Petersburg bekanntgeben, daß sie eine Blockade im Ägäischen Meer vorzunehmen beabsichtige. Daß Italien mit der Absicht umging, im Ägäischen Meer etwas zu unternehmen, zeigte auch der Umstand, daß um diese Zeit drei Waggonladungen Minensuchapparate neuester Konstruktion für die in Tarent zahlreich versammelten Torpedofahrzeuge ankamen.

Die russische Regierung ließ auf jene italienische Mitteilung hin den Großmächten am 24. November eine Note überreichen, in der sie anregte, die Neutralität der Dardanellen sicherzustellen. Diese Anregung stützte sich auf den Artikel 3 des Londoner Pontus-Vertrages von 1871, der bestimmt, daß das Schwarze Meer den Handelsmarinen aller Marinen geöffnet bleiben soll, sowie auf den — allerdings von keiner Großmacht anerkannten — Artikel 18 des Protokolls der Londoner Konferenz von 1909, nach dem die Blockierenden die Zugänge zu neutralen Häfen und Küsten nicht schließen dürfen. Die Großmächte traten dem Standpunkte Rußlands bei und erhoben Vorstellungen in Rom gegen eine Blockade der Dardanellen sowie in Konstantinopel gegen eine Schließung der Dardanellen für die neutrale Schiffahrt. Auch das Legen von Minensperren in der Meerenge bezeichneten sie angeblich als einen Verstoß gegen den Pontus-Vertrag von 1871. Das Ergebnis dieser Vorstellungen war, daß Italien am 27. November erklärte, es habe nicht die Absicht, jetzt (attualmente) die Dardanellen zu blockieren.

Die Pforte setzte die Verstärkung der Dardanellen-Verteidigung weiter fort und behielt ihre ruhige, zuversichtliche Haltung bei. In türkischen Militärkreisen wurde anscheinend eine Kraftprobe, wie sie der Forcierungsversuch der Dardanellen durch eine italienische Flotte darstellt, geradezu herbeigewünscht. Auf Friedensvermittlungsvorschläge, die um diese Zeit angeblich vom österreichischen und russischen Botschafter gemacht wurden, erhielten diese zur Antwort, daß die Türkei nicht abgeneigt sei, einen ehrlichen Frieden zu schließen. Die Mächte müßten indes bedenken, daß der Verlust der beiden afrikanischen Provinzen ein derartiger Schlag für den jungen Verfassungsstaat sei, daß die Konstitution selbst davon bedroht würde, was keine türkische Regierung zulassen dürfe.

Tätigkeit der italienischen Flotte.

Während das 2. Geschwader sich seit Anfang November andauernd in Häfen Süditaliens aufhielt, waren die Schiffe des 1. Geschwaders auf die Häfen der Cyrenaika verteilt und kamen nur selten und nur auf kurze Zeit nach der Heimat. U. a. lagen Anfang Dezember vor Benghasi: „Regina Elena", „Roma", „San Marco" und „Agordat"; vor Derna: „Napoli"; vor Tobruk: „Vittorio Emanuele"P, „Pisa"P, „Etna", „Etruria", 12 Torpedofahrzeuge und „Vulcano"; vor Homs: „Marco Polo"; vor Tripolis: die Schulschiffsdivision.

Mit ihren Geschützen und ihrem Landungskorps beteiligten sich diese Schiffe fast an allen an Land stattfindenden Kämpfen.

Zur Ablösung der Schulschiffsdivision vor Tripolis, die angeblich anderweitig verwendet werden und ihre Geschütze fernerhin schonen sollte, wurden zu Anfang

Dezember die beiden alten Linienschiffe „Italia“ und „Lepanto“, für die noch große Bestände 43 cm-Munition vorhanden sein sollen, mobilmachungsmäßig in Dienst gestellt.

Das Flaggschiff des Herzogs der Abruzzen, „Vettor Pisani“, und ein Teil der ihm unterstellten Fahrzeuge lagen von Mitte November bis Mitte Dezember untätig in Tarent und Brindisi. Einzelne Zerstörer- und Hochseetorpedoboots-Divisionen kreuzten dauernd an der albanischen und griechischen Küste des Jonischen Meeres, im Ägäischen Meer, an der syrischen und an der kleinasiatischen Küste.

„Liguria“, „Partenope“, „Dardo“ und „Euro“ beschossen kleine Küstenorte in Tripolitanien, darunter am 1. Dezember das von türkisch-arabischen Truppen mit Geschütz- und Gewehrfeuer verteidigte Zuara, ferner Misrata und Argub.

Am 15. Dezember trafen die 1. Division in Tarent und die Schulschiffs-Division in Spezia ein. Alle Schiffe der Flotte wurden neu verproviantiert und instand gesetzt, während ihre Flaggoffiziere sich nach Rom begaben — angeblich zur Besprechung beabsichtigter Flottenoperationen.

Die zur Aufrechterhaltung der Blokade verwendeten wenigen Schiffe und Fahrzeuge, darunter die 4 neuen, je 3400 t großen Regierungspostdampfer, brachten nur wenige kleine Küstenfahrzeuge auf, die Kriegskonterbande führten.

Eine verhältnismäßig lebhafte Tätigkeit entwickelten die im Roten Meer kreuzenden 4 italienischen Schiffe, zu denen im November als fünftes noch die von Ostasien heimgekehrte „Calabria“ hinzugetreten war. Veranlassung zu ihren Unternehmungen gaben die Gerüchte von der beabsichtigten Übersetzung der in Arabien stehenden 20 000 Mann türkischer Truppen über das Rote Meer zum Angriff auf die Kolonie Eriträa oder zur Verstärkung der in der Cyrenaika stehenden Truppen.

Die italienischen Kreuzer suchten alle türkischen Häfen des Roten Meeres nach feindlichen Schiffen und Truppen ab. Türkische Seestreitkräfte fanden sie nicht mehr vor, nachdem als letzte der Zerstörer „Peïk i Schewket“ und 2 türkische Kanonenboote vor der gegen Akaba vorgehenden „Puglia“ Anfang November nach Suez geflüchtet und dort angeblich desarmiert worden waren.

„Puglia“ kam am 19. November, und zwar zusammen mit „Calabria“, zum zweiten Male nach Akaba und zerstörte durch Artilleriefeuer einen Teil dieser 500 Einwohner zählenden Ortschaft, weil hier dem Vernehmen nach eine Ansammlung von türkischen Truppen stattgefunden hatte.

Mit Rücksicht auf die Reise des englischen Königspaares durch das Rote Meer stellten die italienischen Schiffe die Feindseligkeiten vom 22. bis 26. November ein. Am 30. November beschossen „Calabria“ und „Volturno“ die Quarantäne-Station Schech Sijed (bei Perim) und die Ortschaft Mocca (40 sm N von Perim), bei denen 5000 Türken mit Feldartillerie sowie eine Anzahl von Segelfahrzeugen zum Übersetzen nach Eriträa bereit stehen sollten. Sie versenkten alle in diesen beiden und in einigen anderen Häfen sowie in See angetroffenen arabischen Segelfahrzeuge (Dhaus).

Nach dieser Säuberung des Roten Meeres von feindlichen Schiffen ließ die italienische Regierung die Leuchtfeuer an der eriträischen Küste wieder anzünden.

Die Desarmierung der 5 türkischen Schiffe und Fahrzeuge, die im Laufe des Krieges in Suez Zuflucht gesucht hatten, ist anscheinend nur unvollkommen ausgeführt worden. Jedenfalls erhob der Kommandant des Anfang Dezember aus dem Mittelmeer nach Suez entsandten kleinen Kreuzers „Piemonte" aus diesem Grunde Vorstellungen bei den dortigen Hafenbehörden.

Kämpfe bei Tripolis.

Vor Tripolis setzten die Schiffe der Schulschiffs-Division in den letzten Wochen des November und in den ersten Tagen des Dezember mit Hilfe des Drachenballons die Beschießung der vom Feinde besetzten Ortschaften vor den italienischen Stellungen fort und zerstörten dadurch u. a. die Orte Amrus, Fornaci und Tagiura.

Am 26. November ging die neu eingetroffene 3. Infanterie-Division mit einigen anderen Truppenteilen zum Angriff gegen die Türken und Araber vor und setzte sich durch einen fast den ganzen Tag währenden Kampf, der die Italiener 16 Tote und 104 Verwundete kostete, wieder in den Besitz der nach dem 23. Oktober aufgegebenen Stellungen Fort Messri-Henni-Scharaschat. Unterdessen zog sich ein Teil der türkisch-arabischen Streitkräfte mit dem gesamten Train von Ain Zara nach dem Dschebel-Gebiet südwärts zurück.

Die vor Tripolis zunächst noch zurückgebliebenen Türken und Araber setzten ihre Angriffe auf die italienischen Stellungen noch bis zum 4. Dezember fort. Am Morgen dieses Tages gingen 16 Bataillone italienischer Infanterie mit 5 Batterien Gebirgsartillerie unter dem Befehl des Generalleutnants Frugoni zum Angriff auf die etwa 5 km vor der italienischen Front gelegenen, von etwa 3000 Türken und Arabern verteidigten Stellungen von Ain Zara vor. Nach einem Kampf, in dem die Italiener angeblich nur 17 Tote und 94 Verwundete, die Türken — nach italienischer Angabe — mehrere hundert Tote und 8 unbrauchbar gemachte Geschütze verloren, gelangten die Italiener um 3 Uhr nachmittags in den Besitz von Ain Zara, während der Feind nach Osten abzog.

Die Italiener unternahmen am nächsten Tage eine kurze Verfolgung der türkischen Nachhut und stellten im Laufe der nächsten Zeit durch Kavalleriepatrouillen und Flieger fest, daß innerhalb 30 bis 35 km südlich und südöstlich von Tripolis, d. h. bis zu den Abhängen des Dschebel-Gebiets, keine feindlichen Streitkräfte mehr vorhanden waren.

Auch in der Oase von Tripolis, die während des Gefechtes am 4. Dezember von „Re Umberto", „Sicilia", „Partenope", „Fulmine", „Cassiopea" und 3 Küstentorpedobooten zonenweise beschossen worden war, fand man keine feindlichen Streitkräfte mehr vor.

Der im östlichen Teil dieser Oase, 15 km von Tripolis entfernt liegende Ort Tagiura erhielt am 13. Dezember das 93. Infanterie-Regiment als Besatzung

Ihr Hauptaugenmerk richteten die Italiener auf die Befestigung der neu erworbenen Stellungen. Bei Ain Zara wurden u. a. einige kürzlich aus der Heimat eingetroffene 21 cm-Mörser- und 14,9 cm-Kanonen-Batterien aufgestellt, die vorher zur Beschießung dieses Ortes gedient hatten. Dieser selbst wurde durch eine Feldbahn mit Tripolis verbunden.

Mit der Vertreibung der türkisch-arabischen Streitkräfte aus der weiteren Umgebung von Tripolis traten die Operationen hier in ein neues Stadium. Die Italiener hatten sich nun zur Ausbreitung ihrer bisher in der allernächsten Umgebung der Stadt zusammengedrängten Truppen Raum geschaffen, die inzwischen auf 40 000 bis 50 000 Mann angewachsen waren und im Laufe der nächsten Wochen durch Eintreffen von Teilen des III. Armeekorps weitere erhebliche Verstärkungen erfuhren. Durch Befestigung ihrer neuen Stellungen schafften sie sich eine sichere Basis für das bevorstehende Vorrücken nach dem Innern des Landes, das frühestens Ende Januar, spätestens am Ende der Regenzeit, im April, beginnen soll.

Die türkisch-arabischen Streitkräfte vor Tripolis, nach neueren Berichten bisher nur 4000 bis 6000 Mann, hatten zwei Monate hindurch einen erheblich überlegenen, verschanzten Gegner andauernd angegriffen und in Atem gehalten und waren, als er schließlich selbst mit erdrückender Übermacht zum Angriff vorging, nur nach tapferer Gegenwehr gewichen.

Ihre Hauptmacht mit den türkischen regulären Truppen und etwas Feldartillerie stand Mitte Dezember in der Gegend von Tarhuna, 55 km südöstlich von Tripolis, ein kleinerer Teil in der Gegend von Azizíah, 60 km südlich von Tripolis. Zu ihrer Aufnahme waren Stellungen an den Abhängen des Dschebel-Gebietes vorbereitet. Als Sitz der türkischen Regierungsbehörden war der Ort Siam, 170 km südlich von Tripolis, erklärt und zum Wali der Provinz ihr Verteidiger, Oberst Neschat Bey ernannt worden.

Kämpfe bei Benghasi und Derna.

Bei Benghasi richteten sich die häufigen, auch nachts ausgeführten Angriffe von — angeblich 15 000 — Arabern und Türken in erster Linie gegen die stark verschanzten südlichen Vorstädte. Die italienische Besatzung, hauptsächlich aus 4 Infanterie-Regimentern (Nr. 4, 63, 68, 79) bestehend, hielt sich im allgemeinen in der Defensive. „San Marco“ und „Agordat“ unterstützten sie in der Abwehr der feindlichen Angriffe. Nur selten machten die Italiener Vorstöße. Bei einem solchen Vorstoß am 27. November erlitten sie einen Verlust von 22 Toten und 44 Verwundeten.

Ende November erhielten die Türken hier erhebliche Verstärkungen, so daß Oberst Enver Bey nun angeblich über 20 000 Mann verfügte, was Generalleutnant Briccola veranlaßte, dringend um sofortige Sendung von Kriegschiffen und Truppen zu bitten. Kurz darauf trafen „Regina Elena“ und „Roma“ aus Tobruk und das 57. Infanterie-Regiment aus der Heimat in Benghasi ein.

In der Nacht vom 14. zum 15. Dezember fand ein größerer türkisch-arabischer Angriff statt, der die Italiener einige Geschütze kostete, aber mit Hilfe des Artilleriefeuers der Kriegschiffe abgeschlagen wurde.

Die Zahl der vor Derna lagernden Araber und Türken schätzten die Italiener Mitte November auf 3500. Das Eintreffen erheblicher Verstärkungen und im Anschluß daran ein allgemeiner Angriff auf die italienischen Stellungen wurden erwartet. Um diesem Angriff zuvorzukommen, unternahmen die Italiener am 24. November einen Vorstoß mit 3 Bataillonen Infanterie, einigen Gebirgskanonen und 150 Matrosen der

1 Bataillon des 20. Infanterie-Regiments (die beiden anderen Bataillone dieses Regiments gingen nach Tobruk). Die Besatzung wurde dadurch auf eine Stärke von etwa 15 000 Mann gebracht.

Verstärkung der italienischen und der türkischen Landstreitkräfte*) in Nordafrika.

Das im Dezember nach Nordafrika, zum größten Teil nach Tripolis, gebrachte 3. Armeekorps der italienischen Expeditionstruppen besteht hauptsächlich aus den acht Infanterie-Regimentern Nr. 37 (Alessandria), Nr. 50 (Turin), Nr. 36 (Modena), Nr. 67 (Como), Nr. 7 (Mailand), Nr. 34 (Fossano), Nr. 35 (Bologna) und Nr. 89 (Genua) sowie dem 4. Bersaglieri-Regiment (Turin), einem gemischten Alpenjäger-Regiment, einem gemischten Feldartillerie-Regiment und dem 9. Kavallerie-Regiment (Rom).

Funkspruchstationen zum Verkehr untereinander und mit der Großstation zu Coltana bei Pisa wurden unter persönlicher Leitung Marconis im Laufe des Dezember in Tripolis, Benghasi, Derna und Tobruk in Betrieb gesetzt.

Italienische Flieger haben jetzt auch bei Benghasi und Tobruk Flüge unternommen. Bei Tripolis sind sie in letzter Zeit verhältnismäßig selten in Tätigkeit getreten.

An bemerkenswerten Kriegsmaterialien wurden Mitte Dezember in Tripolis und Benghasi Feldeisenbahnen und in Tripolis zwei Militär-Lenkballons ausgeschifft.

Mitte Dezember befand sich folgendes Unterpersonal der italienischen Armee unter der Fahne:

Etatmäßig:	Längerdienendes Personal	40 000	Mann,
	Ersatz, Jahrgang 1890	95 000	"
	Ersatz, Jahrgang 1891 (Rekruten)	127 000	"
	Zusammen	262 000	Mann.
Überetatmäßig:	Reservisten des Jahrganges 1889	63 000	"
	Reservisten des Jahrganges 1888	60 000	"
	Etatmäßig und überetatmäßig zusammen	385 000	Mann.

Von diesen 385 000 Mann waren bis Mitte Dezember etwa 120 000 nach Nordafrika gesandt und dort folgendermaßen auf die Küstenplätze verteilt: Tripolis 70 000, Benghasi 25 000, Derna 15 000, Homs 5000, Tobruk 5000. Eine wesentliche Verminderung dieser in Nordafrika zu unterhaltenden italienischen Truppenmassen kann voraussichtlich in den nächsten Jahren — wie auch der Ministerpräsident gelegentlich aussprach — nicht eintreten. Da hierdurch die Armee in der Heimat einstweilen dementsprechend geschwächt bleiben würde, so ordnete der König am 9. Dezember die Aufstellung neuer Truppenteile**) in der Heimat — in der Stärke eines Armee-

*) Die Zusammensetzung der italienischen 7. Brigade ist im vorigen Hefte unrichtig angegeben. Die 7. Brigade besteht tatsächlich aus dem 20. und 79. Infanterie-Regiment.

**) 24 Infanterie-Bataillone zu je 4 Kompagnien,
3 Schützen-Bataillone zu je 3 Kompagnien,
6 Schwadronen Kavallerie,
24 Festungsartillerie-Kompagnien.
6 Feldartillerie-Batterien,
12 Gebirgsartillerie-Batterien,
6 Pionier-Kompagnien.

korps etwa — sowie die Vermehrung des aktiven Armeeoffizierkorps um 514 Köpfe an. Gleichzeitig wurden zum aktiven Dienst vom 16. Dezember ab die Offiziere und Festungsartilleristen des Jahrganges 1889 sowie einiges Marinereservepersonal einberufen.

Die türkisch-arabischen Streitkräfte erhielten durch Zuzug aus dem Hinterlande weiterhin Verstärkungen. Die türkischen Kriegskosten kommen zum großen Teil durch freiwillige Beiträge des gesamten Islam auf. Türkische Offiziere und Unteroffiziere, Waffen, Munition, sonstiges Kriegsmaterial, Geld und Lebensmittel gingen trotz der Neutralität der Grenzländer in Mengen über die ägyptische und die tunesische Grenze zur Unterstützung der Verteidiger des Landes.

Um derartige Zufuhren aus Ägypten auf der Karawanenstraße längs der Küste zu verhindern, besetzten italienische Truppen Ende November die Ortschaft Sidi Barrani zwischen Tobruk und Solum. Die Blockadeschiffe überwachten hier die Gewässer besonders scharf und hatten den Erfolg, daß ihnen einige mit Konterbande beladene türkische Segelschiffe in die Hände fielen. Indessen beklagten sich die Italiener nicht so sehr über die Einfuhr solcher Konterbande von Ägypten her, die heimlich ausgeführt werden mußte, wie über diejenige von Tunis her, die ziemlich offen betrieben wurde. Die Beschwerden der italienischen Regierung bei der französischen Regierung beantwortete man in Paris mit der Versicherung, daß man alles mögliche tun werde, diese Einfuhr zu verhindern, Italien solle indessen durch Errichtung starker Grenzkordons auf tripolitanischer Seite hierbei behilflich sein. Die von der französischen Regierung Anfang Dezember ergriffenen schärferen Absperrungsmaßregeln an der tunesischen Ostgrenze hatten u. a. zur Folge, daß der bis dahin besonders starke Karawanenverkehr über Delibat nach Tripolitanien aufhörte.

Über Delibat, den östlichen Endpunkt des tunesischen Telegraphennetzes, führte in letzter Zeit auch das türkisch-arabische Hauptquartier vor Tripolis seine Nachrichtenverbindung mit Konstantinopel; türkischerseits war eine Militärtelegraphenleitung bis Quezzan, wenige Kilometer von Delibat entfernt, gelegt worden.

Dem bisherigen Mangel an Fürsorge für die türkischen Verwundeten wurde einigermaßen abgeholfen durch Entsendung je einer Abteilung des roten Halbmondes aus Konstantinopel über die tunesische und die ägyptische Grenze. Für Ende Dezember ist ferner die Abreise einer Abteilung der deutschen Gesellschaft vom Roten Kreuz über Italien und Tripolis ins türkische Lager in Aussicht genommen.

Die Berichterstattung während des Krieges.

Um alle unerwünschten Nachrichten über die Expedition unterdrücken zu können, ergriff die italienische Regierung strenge Maßregeln gegen die Presse und ihre Vertreter. Sämtliche Journalisten, darunter fünf aus Benghasi, wurden aus den Hafenplätzen der Cyrenaika gleich nach der italienischen Landung ohne Angabe von Gründen ausgewiesen. Eine vom Vorsitzenden des italienischen Journalistenbundes an den Ministerpräsidenten gerichtete Bitte um Aufhebung des Verbots, daß Berichterstatter den Kriegsoperationen in der Cyrenaika folgen, beantwortete dieser abschlägig. Die Regierung erklärte, daß das Verbot dem allgemeinen Brauch der europäischen Armeen entspreche und auch 1870/71 sowie im russisch-japanischen Kriege angewendet worden sei.

Den in Tripolis Mitte Oktober anwesenden 30 bis 40 Zeitungsberichterstattern wurden bestimmte Bedingungen für ihre Berichterstattung gestellt. Wer sie nicht annahm oder nicht innehielt, wurde ausgewiesen. Dieses Los traf u. a. einige französische und süditalienische Reporter zur Zeit des türkischen Erfolges vom 26. Oktober. Einige namhafte deutsche, englische und französische Berichterstatter stellten um diese Zeit ihre Tätigkeit in Tripolis ein und kehrten in die Heimat zurück. Alle Telegramme nach Europa gehen durch die Hände des Zensors, und täglich gibt das Preßbureau der Operationsleitung den Berichterstattern bekannt, was sie berichten dürfen.

Um zu verhindern, daß Nachrichten unkontrolliert über Malta befördert werden, untersagte die Regierung italienischen Schiffen jeden Verkehr von Tripolis nach Malta und lenkte so den Briefverkehr über Sizilien. Auch in der Heimat wurde strenge Zensur geübt, und zwar derart, daß sie in der ersten Zeit des Krieges allgemeinen Widerspruch hervorrief, zumal da amtliche Mitteilungen vom Kriegsschauplatze nur in beschränktem Umfange abgegeben wurden. Sie unterdrückte u. a. von Anfang November ab alle auf Mobilmachung und Transport von Truppen bezüglichen Nachrichten.

Auch auf türkischer Seite wurde die Zensur streng gehandhabt.

Die Pressen beider kriegführenden Nationen veröffentlichten vielfach übertriebene Berichte über die Erfolge der eigenen Truppen und die Mißerfolge derjenigen des Gegners. Die deutsche und die österreichische Presse, die diese Art Nachrichten unparteiisch nachdruckten und u. a. auch Nachrichten von harten Kriegsmaßnahmen brachten, die in französischen und besonders in englischen Zeitungen geschildert und dort scharf verurteilt worden waren, wurden deswegen Anfang November von der Presse und von Staatsmännern Italiens heftig angegriffen. Diese Angriffe nahmen so ungewöhnliche Formen an, daß der Reichsverband der deutschen Presse am 19. November Protest erhob gegen die Unterstellung des italienischen Ministerpräsidenten Giolitti und der italienischen Presse, deutsche Berichterstatter hätten ihre ungünstigen Mitteilungen über die italienische Kriegführung im Interesse von Börsenmanövern verbreitet.

Berichterstatter angesehener deutscher und österreichischer Zeitungen sahen sich um diese Zeit veranlaßt, freiwillig ihre Tätigkeit in Tripolitanien und Italien aufzugeben. In Tripolitanien blieben außer italienischen hauptsächlich nur französische Berichterstatter.

Die bei den auswärtigen Gesandtschaften in Rom kommandierten Marine- und Militärattachées, 18 an der Zahl, machten unter Führung italienischer Stabsoffiziere eine am 18. Oktober beginnende vierwöchige Rundreise auf dem ihnen zur Verfügung gestellten Dampfer „Bosnia“, der Benghasi, Derna, Tobruk, Tripolis und Homs anlief. Die Attachées hatten sich vorher ehrenwörtlich verpflichten müssen, während der Dauer der Fahrt keinerlei Mitteilungen über das Gesehene zu machen.

v. D.



Rundschau in allen Marinen.

Jahresübersicht 1911.

Deutschland.

Auf einen ausführlichen marine-politischen Rückblick, den die Leser der „Marine-Rundschau“ an dieser Stelle im Januarheft zu finden gewohnt sind, kann diesmal verzichtet werden. Die politischen Ereignisse, die in das Wort „Marokko“ zusammengefaßt werden können und bei denen, wenn auch nur indirekt, die deutsche Flotte oder wenigstens Teile mitgewirkt haben, sind erst vor kurzem abgeschlossen und daher noch frisch im Gedächtnis der Leser. Die Erfahrungen, die diese Zeit uns gebracht hat, lehren, daß eine starke, für jede Eventualität jederzeit bereite Flotte ein Lebensbedürfnis für Deutschland ist und in Zukunft sein wird. Der überraschende und plötzliche Ausbruch des italienisch-türkischen Krieges in Verbindung mit historischen Erfahrungen lehrte von neuem den hohen Wert völliger Kriegsbereitschaft für jedes militärische Machtmittel erkennen.

Der Abrüstungs- oder Rüstungsbeschränkungsgedanke hat durch die Ereignisse im letzten Halbjahr 1911 an Kraft gewiß nicht gewonnen. Überall weist die mit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Hand in Hand gehende Zunahme der Seeinteressen die Nationen auf vergrößerten Schutz dieser wichtigen nationalen Güter hin.

Auch Deutschland ist nicht zurückgeblieben, durfte nicht zurückbleiben und hat planmäßig an der Durchführung seiner durch die Flottengesetzgebung gekennzeichneten Aufgabe weitergearbeitet, fest entschlossen, das gesteckte Ziel auch zu erreichen.

Vom Stapel liefen: Die Linienschiffe „Kaiser“, „Friedrich der Große“ und „Kaiserin“, der Große Kreuzer „Goeben“ und die Kleinen Kreuzer „Magdeburg“, „Breslau“, „Straßburg“ und „Stralsund“.

Neu in Dienst zu Probefahrten wurden gestellt: Die Linienschiffe „Thüringen“, „Ostfriesland“, „Helgoland“ und der Große Kreuzer „Moltke“. Alle diese Schiffe traten sodann in den Verband der Hochseeflotte ein. Die Probefahrten der „Ostfriesland“-Klasse, eines verbesserten „Nassau“-Typs (30,5 cm-Geschütze statt der bisherigen 28 cm), verliefen ohne irgendwelche Störung, die Schiffe erreichten sämtlich über 20 kn Geschwindigkeit. Auch der Große Kreuzer „Moltke“ stellt eine wesentliche Verbesserung in bezug auf Steigerung der Gefechtskraft dar (28 kn Geschwindigkeit, zehn schwere Geschütze [28 cm] statt acht seines Vorgängers „v. der Tann“. „v. der Tann“, der eine mittlere Höchstleistung von 27,75 kn erreichte, machte zur eingehenden Erprobung seiner Seeeigenschaften im Frühjahr eine dreimonatige Reise nach Südamerika, die vollauf befriedigte. Heimreisend hielt das Schiff auf der 2000 sm langen Strecke Teneriffa—Helgoland eine Dauergeschwindigkeit von 24 kn.

Von Kleinen Kreuzern erledigten „Kolberg“, „Cöln“ und „Augsburg“ ihre Probefahrten. Nach Eintritt der beiden ersteren in die Gruppe der Aufklärungsschiffe sind nunmehr sämtliche hier vorhandenen Kleinen Kreuzer Turbinenschiffe. Auch die Indienststellung der neuen Torpedobootsserie „V 186“ bis „G 197“ brachte erfreuliche Resultate.

Aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen wurden die vier Panzerkanonenboote „Mücke“, Skorpion“, „Crocodill“ und „Natter“, ferner die Schulschiffe „Rhein“ und „Nixe“ sowie die früheren Avisos „Comet“ und „Meteor“. „Württemberg“ wurde in die Liste der Schulschiffe, „Sperber“ in die der Kanonenboote, „Greif“ und „Schwalbe“ in die der Spezialschiffe versetzt. Die alte „Moltke“ erhielt als Beischiff für die Unterseeboote den Namen „Acheron“.

Die Hochseeflotte wurde zum ersten Male auf die gesetzmäßige Stärke von siebzehn Linienschiffen gebracht. Das I. Geschwader besteht jetzt aus den sieben modernen Linienschiffen großen Deplacements und der „Elsaß", während für „Elsaß" in das II. Geschwader „Hannover" und „Schlesien" übertraten. Gleichzeitig schied „Deutschland" aus dem Verbande des II. Geschwaders aus, blieb aber Flottenflaggschiff.

Die Aufklärungsschiffe wurden durch die Panzerkreuzer „von der Tann" und „Moltke" verstärkt, „Roon" stellte für letztere außer Dienst, während „Blücher" zur A. V. K. trat. — Die gemeinsamen Flottenübungen schlossen mit einem Herbstmanöver und einer Parade vor Seiner Majestät dem Kaiser ab, an der auch der österreichische Thronfolger teilnahm.

Die Reserveformation der Nordsee hat gleichfalls eine Stärkung dadurch erfahren, daß im Herbst vier Schiffe der „Wittelsbach"-Klasse an die Stelle der „Brandenburg" und „Wörth" getreten sind. Die Reserveformation der Ostsee wird wie früher aus vier Schiffen der „Kaiser"-Klasse gebildet.

Bei den Schul- und Versuchsschiffen wurde „Schwaben" durch „Wettin", „Friedrich Carl" durch „Blücher" ersetzt. Im Frühjahr wurde aus den Schul- und Versuchsschiffen sowie den Stammschiffen ein besonderer Verband gebildet, der mit vier aktivierten Torpedobootsflottillen und der Unterseebootsflottille mehrwöchige gemeinsame Übungen unternahm.

Auch bei den Auslandschiffen traten Verstärkungen und Neuerungen ein. So stieß der Große Kreuzer „Gneisenau" zum Kreuzergeschwader; „Geier" ersetzte „Sperber"; „Möwe" ging nach Westafrika. Besonders die in Ostasien stationierten Schiffe fanden Gelegenheit zur Betätigung bei der Niederwerfung des Aufstandes auf Ponape sowie zum Schutze der Europäer während der immer mehr um sich greifenden Aufstandsbewegung in China. „Berlin", „Panther" und „Eber" wurden zum Schutze der deutschen Interessen längere Zeit an der marokkanischen Küste (Agadir) stationiert. „Bremen" landete zum Schutze der deutschen Mannschaften auf Haiti, wo Unruhen ausgebrochen waren.

Unser Pachtgebiet Kiautschou hat sich fernerhin gut entwickelt. Weder durch die in Nordchina in diesem Frühjahr herrschende Beulenpest noch durch die Aufstandsbewegung in China ist es bisher dank den getroffenen besonderen Maßnahmen in Mitleidenschaft gezogen worden. Für die Gesandtschaftswache in Peking nötig werdende Verstärkungen sind in Höhe von 200 Mann von der Tsingtauer Garnison zunächst nach Tientsin vorgeschoben worden.

Für die Förderung des Flugwesens hat die Marineverwaltung eine aus militärischen und technischen Mitgliedern bestehende Flugkommission mit dem Sitz in Danzig geschaffen, der die Ausbildung der Flieger, Beschaffung und Erbauung der Flugapparate usw. obliegt. Bei Putzig wird ein Flugfeld eingerichtet.

Persönliches. Zum Chef des Admiralstabes wurde an Stelle des aus dem Dienst scheidenden Admirals v. Fischel der Vizeadmiral v. Heeringen ernannt. An die Stelle des langjährigen Gouverneurs von Kiautschou, Admirals v. Truppel, trat Kapitän zur See Meyer-Waldeck. Das Kreuzergeschwader verlor durch den Tod seinen Chef, Kontreadmiral Gühler, für den als Ersatz Kontreadmiral v. Krosigk nach Ostasien ging.

Verluste an Menschenleben durch Unglücksfälle, wie sie ja bei den Fährnissen der Seefahrt stets unvermeidlich bleiben werden, sind der Marine auch in diesem Jahre nicht erspart geblieben. Bei dem Unfall des Unterseebootes „U 3" ließen der Kommandant, ein Offizier und ein Matrose ihr Leben, bei einer Explosion von Benzolgasen auf „Yorck" kamen drei Unteroffiziere des Maschinen-

personals um, ein Mann wurde bei einer Torpedobootskollision getötet und sechs Mann ertranken beim Kentern eines Kutters der „München".

Den Tod vor dem Feinde fanden: Ein Seeoffizier und zwei Obermatrosen bei den Gefechten auf Ponape, während ein Seeoffizier, fünf Unteroffiziere und Matrosen sowie elf schwarze Soldaten bei dieser Gelegenheit, zum Teil schwer, verwundet wurden.

Die Marine blickt mit Stolz und Genugtuung auf das verflossene Jahr zurück, in dem Bewußtsein, daß nur stetige zielbewußte Arbeit die Aussicht auf Erfolg als Lohn mit sich bringt. T. T.

⚜

England.

Allgemeines. Noch immer bildet die Frage nach einer endgültigen Gestaltung der deutsch-englischen Beziehungen einen der Angelpunkte der Weltpolitik. Ihre Beantwortung, in welchem Sinne sie auch ausfallen mag, wird entscheidend für die Zukunft der beiden Länder sein. Einer Lösung des Problems hat uns das verflossene Jahr — jedenfalls für das Auge des Nichtpolitikers — nicht näher gebracht.

„Der Welthorizont hat sich verändert. Neue Großmächte haben sich jenseits der Ozeane gebildet und sind eingetreten in den Zusammenhang der allgemeinen Politik. Die Mächte unseres Kontinents selbst aber sind nicht mehr mit ihren Interessen auf seinen Umkreis beschränkt. Über die Meere hin strebt ihre Politik. Die Herrschaft über die fremden Meere und die fremden Kontinente ist das Objekt geworden. Nur wer sich hier behaupten, wer seinen Ehrgeiz über die Grenzen Europas hinweg auszudehnen den Willen und die Kraft hat, wird fortan unter den Mächten eine Stelle haben." (Max Lenz: Kleine historische Schriften.) Wenn die Schwierigkeiten einer Lage, die aus solchen Umwälzungen sich ergeben hat, nicht von heute auf morgen zu beseitigen und wegzureden sind, so wird das niemand wundernehmen. Ebenso wenig ist es erstaunlich, daß England eine alles überragende Stellung, die es jahrhundertelang innegehabt hat, nicht ohne Zögern aufzugeben bereit ist. Auffallend dagegen scheint etwas anderes: die Zähigkeit nämlich, mit der in England die politische Fiktion aufrechterhalten wird, daß gerade Deutschland allein dem einst weltbeherrschenden Britenreich heute den Rang streitig zu machen gewillt ist. Die geographischen Verhältnisse sind kaum eine hinreichende Erklärung dafür. Wirklich Wissende in Großbritannien haben es längst erkannt, daß überall auf der Erde dem englischen Streben Gegenkräfte erwachsen sind, von denen Deutschland nur ein Teil ist; sie sehen, daß in Wahrheit Englands absolute Alleinherrschaft auf den Meeren schon heute nicht mehr besteht, auch nach Deutschlands Vernichtung — wenn diese möglich wäre — nicht mehr bestehen und nie mehr zurückzugewinnen sein würde. Aber aussprechen will diese Erkenntnis niemand, und die breite Menge des englischen Volkes sieht sie nicht oder schließt vor ihr die Augen. Deutschland wird vor allem in militärischer Hinsicht mit den hierdurch bedingten Tatsachen rechnen müssen.

Schon einmal wurde an dieser Stelle erwähnt, daß die Interessen und die politischen Bestrebungen der großen Tochterländer mit denen des Mutterlandes nicht immer gleichlaufend sind, auch nicht in der Haltung Deutschland gegenüber. Australien, Neuseeland, Kanada und Südafrika, so sehr sie sich auch als Glieder des britischen Imperiums fühlen, können unmöglich von der „deutschen Gefahr" die gleiche Vorstellung haben wie der englische Bürger, dem das Schreckgespenst der »German invasion« stets erneut vor Augen geführt wird. Je größer die Einwirkung dieser großen dominions auf die Führung der britischen Reichsgeschäfte wird, desto mehr wird es denkbar, daß die englische Politik allmählich ihren Schwerpunkt verschiebt und

sich vor veränderte Aufgaben gestellt sieht. Wie wenig Verständnis man z. B. in Australien dem Gezänk der englischen Hetzpartei entgegenbringt, zeigte erst kürzlich der Vorfall im Parlament des Commonwealth, als man über die angeblich mit heimlicher Armierung ausgerüsteten deutschen Handelsdampfer ohne weiteres zur Tagesordnung überging. Mit welchem Nachdruck anderseits die Beeinflussung der Kolonialpresse von London aus, besonders durch alarmierende Meldungen aus Reuters Bureau, betrieben wird, trat in den Sommermonaten mehrfach augenfällig zutage.

Legt man sich die Frage vor, welche Ereignisse des verflossenen Jahres wohl, vom geschichtlichen Standpunkt betrachtet, Gewinn oder Verlust für England und das britische Reich bedeuten, so ist es schwer, eine Antwort zu finden; wir müssen uns hier mit der Anführung einiger äußerlich bemerkenswerter Tatsachen begnügen. Die Feier der Königskrönung ist im Sommer mit eindrucksvollem Glanze begangen worden. Zum ersten Male ist jetzt ein englischer Herrscher selbst zum Durbar nach Indien gegangen und hat damit zu erkennen gegeben, welchen Wert er jenem Lande beimißt, „das noch immer als der große Prüfstein britischen Charakters und Heldentums gilt“. Zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und England schweben Verhandlungen über einen Schiedsgerichtsvertrag, der nach Westen hin England zu entlasten bestimmt ist. Bei der Erneuerung des Bündnisses mit Japan ist dem Verhältnis zu der Regierung von Washington dadurch Rechnung getragen worden, daß für den Kriegsfall Japan — Vereinigte Staaten die britische Regierung ihrer Bündnispflicht Japan gegenüber ledig gesprochen worden ist. Die im Sommer abgehaltene Reichskonferenz hat dem Bestreben nach engerem Zusammenschluß des Imperiums erneut Ausdruck verliehen und auch in militärischer Hinsicht einige praktische Ergebnisse gezeitigt. Die Wogen innerpolitischer Erregung haben sich im Laufe des Jahres sichtbar geglättet; über die vielumstrittene Veto-Bill ist die Entscheidung gefallen, die Gefahr zunehmender Spaltung innerhalb der unionistischen Partei, zu der die Schutzzollfrage Anlaß zu geben drohte, scheint durch den Rücktritt des bisherigen Führers, Mr. Balfours, beseitigt.

Während des Sommers hat die weltpolitische Lage mehrfach wilde Kriegs- und Alarmnachrichten in der englischen Presse hervorgerufen; offen und ohne Widerlegung durch amtliche Stellen wurde von einer im Gange befindlichen Mobilmachung gegen Deutschland geredet, einzelne Blätter sahen die Flottillen schon zum Kriege auslaufen und die Schiffsverbände ihren Aufmarsch bewerkstelligen.

Marinepolitik. Der Etat für das Jahr 1911/12 war ein Kompromiß zwischen den Forderungen der extremen Rüstungspolitiker und der Friedens- und Sparsamkeitsfreunde, im ganzen aber doch mehr nach der Seite der ersteren hinüberneigend. Das Bauprogramm umfaßte 5 große gepanzerte Schiffe, 3 geschützte Kreuzer, 1 ungeschützten Kreuzer, 20 Zerstörer, 6 Unterseeboote, 2 Flußkanonenboote, 1 Depotschiff für Zerstörer. Die Regierung hat erklärt, daß mit dem Marinebudget dieses Jahres, falls nicht unvorhergesehene Ereignisse eintreten würden, ein Höhepunkt der Ausgaben erreicht sei. Den Kernpunkt der Parlamentsverhandlungen bildete die Frage nach dem Maßstab für den Ausbau der Streitkräfte. Mr. McKenna hat schließlich seinen Standpunkt dahin festgelegt, daß nach Ansicht der Regierung der Zweimächte-Standard zugrunde zu legen sei, wobei jedoch nur die Flotten europäischer Großmächte in Rechnung zu setzen seien.

Inzwischen ist der bisherige Erste Lord der Admiralität von seinem Posten abgetreten; seine Stelle hat der frühere Minister des Innern, Mr. Winston Churchill, eingenommen, über dessen Ziele und Absichten noch nicht geurteilt werden kann.

Kolonialmarinen. Die in der Entstehung begriffenen Kolonialmarinen von Kanada und Australien sind durch eine Reihe von Bestimmungen bis zu einem gewissen Grade der englischen Flotte angegliedert worden. Allerdings haben die dominions

sich für den Kriegsfall die Entscheidung über Beteiligung oder Neutralität vorbehalten. In England selbst aber wird das Flottenmaterial dieser Tochterländer ohne weiteres der britischen Flotte hinzugerechnet. Gegenwärtig kann den Kolonialmarinen eine wirkliche Bedeutung noch nicht zugesprochen werden. In Kanada sind die Personalschwierigkeiten vorläufig so groß, daß man den ganzen Versuch bisher als Versager ansehen muß. Für Australien hat Admiral Henderson zwar einen weitausgreifenden Flottenbauplan ausgearbeitet, ob die Verhältnisse des Commonwealth aber die Verwirklichung gestatten werden, bleibt abzuwarten.

Seekriegsrecht. Entgegen der Hoffnung unionistischer Kreise hat die Reichskonferenz die Anerkennung der Londoner Deklaration empfohlen. Die neue »Naval Prize Bill«, deren Annahme zur Ratifizierung der Deklaration erforderlich ist, wurde hierauf in zweiter und dritter Lesung vom Unterhause angenommen, im Hause der Lords jedoch abgelehnt. Damit ist die endgültige Erledigung auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben. Die immer erneut einsetzende Agitation, die bekanntlich das Schlagwort vom sea law made in Germany geprägt hat, darf sich also vorläufig einen beträchtlichen Erfolg zuschreiben. Der Widerstand richtet sich hauptsächlich gegen die Zusammensetzung des Internationalen Prisenhofes, gegen die Umwandlung von Handelsschiffen in Kriegsfahrzeuge und gegen die Aufnahme der Nahrungsmittel unter die Gegenstände der relativen Konterbande.

Veränderungen im Schiffsbestande. Fertigstellungen und Stapelläufe siehe Tabelle S. 81.

Die Zerstörer, wie im Vorjahre 20 an der Zahl, wurden im Juli (13) und im Dezember (7) vergeben und sollen im Herbst oder Winter des nächsten Jahres fertig sein. Von Unterseebooten gehen die letzten Boote der D-Serie und die ersten der E-Serie ihrer Fertigstellung entgegen.

Aus der aktiven Liste gestrichen wurden die zehn Linienschiffe der „Royal Sovereign"- und „Nile"-Klasse, die Kreuzer „Tribune", „Retribution" und „Pique", fünfzehn 27 kn-Zerstörer („Charger", „Contest" usw.) und die sechs Unterseeboote „A 1" und „H 1" bis „H 5".

Einen grundlegenden Wechsel der Schiffstypen hat das vergangene Jahr nicht gebracht; von einer Rückkehr zu einem geringeren Linienschiffsdeplacement, etwa dem des ersten „Dreadnought", ist mehrfach die Rede gewesen, unter Anführung taktischer und finanzieller Gründe; amtlich ist jedoch über einen solchen Wechsel bisher nichts bekannt geworden.

Mit der „Neptune"-Klasse sind die letzten Linienschiffe mit 30,5 cm-Armierung in die Front gekommen, „Orion" hat schon das 34,3 cm-Kaliber.

Bei den Unterseebooten fällt die erhebliche Steigerung des Deplacements ins Auge: bei der C-Klasse 321 t, D-Klasse 595 t und E-Klasse 810 t; bei den nächsten Booten soll die Größe noch mehr gesteigert werden.

Personal. Die Erfahrungen mit dem new system — der gemeinsamen Einstellung und Ausbildung von Seeoffizieren, Marineingenieuren und Offizieren der marines — waren nach allen Nachrichten auch im letzten Jahre wenig günstig, wiewohl man auch an amtlicher Stelle noch immer nach Möglichkeit an dem Verfahren festhält. Für die Offiziere der marines hat man allerdings bereits eine Ausnahme gemacht. Die Hauptfrage, wie man aus der Reihe der gemeinsam Eingestellten genügend freiwillige Meldungen für die Ingenieurlaufbahn bekommen will, ist noch immer ungelöst.

Der Personalbestand ist durch den Etat 1911/12 um 3000 Köpfe verstärkt worden.

Tätigkeit der schwimmenden Streitkräfte. Abgesehen von einigen Scharmützeln des Landungskorps von „Hyacinth“ mit Waffenschmugglern im Persischen Golf hat die Marine zu kriegerischer Betätigung keine Gelegenheit gehabt.

Vom 20. Januar bis 3. Februar hielten die 1. und 2. Division der Heimatflotte, das Atlantische Geschwader und die Mittelmeerflotte gemeinsame strategische und taktische Übungen an der Westküste von Spanien und Portugal ab. Die Verbände der Heimatflotte traten auch im März, April und Mai mehrfach zu kürzeren Übungen zusammen. Zur Krönungsrevue versammelten sich im Juni alle heimischen Streitkräfte auf der Reede von Spithead. Im Anschluß hieran begannen die Sommermanöver, sonst die wichtigsten und ausgedehntesten des Jahres. Sie bestanden diesmal jedoch nur aus einer Reihe kleinerer Übungen, da schon Anfang Juli die 1. und 2. Division zu den Krönungsfestlichkeiten nach Dublin befohlen wurde. Sämtliche Panzerkreuzer und leichten Streitkräfte führten Ende Juni eine mehrtägige Blockadeübung an der Südwestküste Irlands aus. Der Herbst brachte dann in der üblichen Art die Schießübungen (siehe auch „Artillerie“).

Auf taktischem Gebiete befaßte man sich u. a. mit Übergängen aus der Marsch- in die Gefechtsformation, dem Kampf um die Anfangsstellung, der Verwendung von Torpedobooten in der Tagschlacht. Gegenstand strategischer Untersuchung waren Aufgaben wie Vereinigung getrennter Flottenteile vor dem Zusammentreffen mit dem Feind, Aufsuchen eines feindlichen Gros, dessen genauer Aufenthalt unbekannt ist, Heranführen des eigenen Gros durch Kreuzer, Verwendung von leichten Streitkräften und Stellung des Gros bei einer Küstenblockade, Bewachung der Straße Dover—Calais durch Kreuzer und Unterseeboote. Übungen der Minenkreuzer und Minensuchfahrzeuge wurden das ganze Jahr hindurch vorgenommen, häufig im Zusammenhang mit seegehenden Schiffsverbänden.

Dislokationsveränderungen in größerem Maßstabe fanden nicht statt. Je 3 Unterseeboote sind nach Gibraltar, Malta und Hongkong geschickt worden.

Von Unfällen sind zu erwähnen: Auflaufen von „Collingwood“ und „Agamemnon“ im Hafen von Ferrol, vom Zerstörerbegleitschiff „Blenheim“ vor Harwich, Torpedoboot „Nr. 36“ im Firth of Forth, „Niobe“ (kanadischer Schulkreuzer) und „Cornwall“ bei Cape Sable (Neu-Schottland), Zerstörer „Minstrel“ vor Southampton, Kleiner Kreuzer „Blanche“ bei den Pentland Skerries. Zusammenstöße zwischen „Inflexible“ und „Bellerophon“, Unterseeboot „C 8“ und Tender „Elfin“, Kreuzer „Hawke“ und Dampfer „Olympic“, Zerstörer „Arab“ und „Leopard“, „Sunfish“, „Havock“ und Torpedoboot „Nr. 045“, Torpedokanonenboot „Spiteful“ und Torpedoboot „Nr. 101“, Zerstörer „Acorn“ und „Redpole“. Kesselexplosion auf Zerstörer „Kangaroo“, Kohlengasexplosion auf „Illustrious“, Geschützunglück infolge Rohrkrepierers auf Zerstörer „Nymphe“, Unfall infolge giftiger Gase im Bunker von „Superb“, Ölexplosion auf Linienschiff „Orion“.

Artillerie und Panzer. Wesentliche Neuerungen sind nicht zu verzeichnen. Gerüchte von einer Kalibersteigerung der schweren Artillerie auf Linienschiffen — Übergang vom 34 cm- zum 38 cm-Geschütz — sind mehrfach aufgetaucht; allem Anschein nach ist aber eine Entscheidung in dieser Richtung bisher nicht gefallen. Vorläufig soll man ein verbessertes Modell des 34,3 cm-Geschützes mit schwererem Geschoß angenommen haben. Einige Wahrscheinlichkeit haben die Nachrichten, wonach auf den neuesten Schiffen an Stelle des 10 cm-Geschützes ein schwereres — 12 oder 15 cm — als Antitorpedobootswaffe treten soll, mit anderen Worten also die Wiedereinführung der Mittelartillerie auf Linienschiffen geplant ist.

Mit einer von Vizeadmiral Sir Percy Scott konstruierten Zentralabfeuervorrichtung und verbesserten Feuerleitungsanlage sind eingehende Versuche angestellt

worden, die so günstig verlaufen sein sollen, daß man angeblich alle künftigen Schiffe mit diesen Apparaten auszustatten beabsichtigt.

Bei den Schießübungen ist das Bestreben nach Kriegsmäßigkeit mehr als früher zum Ausdruck gekommen. Das gunlayer's test wurde teilweise zum erstenmal nach geschleppter Scheibe abgehalten, beim Nachtschießen wurden verschiedene Aufgaben gestellt, wobei der Anzeigerdienst mit erhöhter Sorgfalt ausgeführt wurde.

Versuche mit einem neuen Panzer, dem Simpson-Panzer, haben so gute Ergebnisse gezeitigt, daß er auf den neuesten Schiffen an verschiedenen Stellen zur Anwendung kommen wird.

Maschinenwesen. In der Motorenfrage hat man sich zu den ersten praktischen Versuchen entschlossen. Bei Thornycroft wurde ein Zerstörer in Bau gegeben, der neben der Hauptturbinenanlage eine Dieselmotoranlage erhält, die besonders für Marschfahrten bestimmt ist. Außerdem soll auf dem Minenkreuzer „Latona" an Stelle einer der beiden vorhandenen Dampfmaschinen ein Zweitakt-Dieselmotor eingebaut werden.

Funkentelegraphie. Auf der Reichskonferenz ist der Wunsch nach Vermehrung der FT-Großstationen in den britischen Besitzungen vorgebracht worden. Zunächst soll die Herstellung funkentelegraphischer Verbindung nach Ostasien und Australien mit Hilfe von Zwischenstationen auf Cypern, in Aden, Bombay und Singapore ins Auge gefaßt werden.

Bei den Flottenmanövern des Frühjahres wurden, scheinbar zum erstenmal, systematische Versuche über die strategische Verwendung der FT angestellt.

Die Unterseeboote der „B"-, „C"- und „D"-Klasse werden mit FT-Einrichtung versehen.

Häfen, Werften, Küstenverteidigung. In Plymouth und Portsmouth ist die Erweiterung der Werft- und Hafenanlagen gut vorgeschritten. Die Arbeiten in Rosyth sind so schnell gediehen, daß ihre Fertigstellung vor dem kontraktmäßigen Termin erwartet wird. Der Ausbau der Werft von Haulbowline (Verlängerung des Docks) ist beendet, ebenso das neue große Trockendock in Belfast. In Lamlash werden Vorkehrungen getroffen, um den Platz als Stützpunkt für die 3. Division der Heimatflotte einzurichten. Fünf Schwimmdocks sind im Bau, von denen die beiden für Sheerneß und Portsmouth bestimmten nahezu fertig sind. Neue Küstenwach- und Signalstationen kamen in Betrieb in Aberdeen, Rosyth und Cleethorpes, gebaut werden solche in Wick, Seaham Harbour, Dover, Totland, Sennen Cove.

Marineluftschiffahrt. Die Marineluftschiffahrt ist im verflossenen Jahre wenig vorwärtsgekommen. Das Marineluftschiff „Nr. 1" ist trotz vieler Vorversuche und Anwendung äußerster Vorsicht bei den ersten praktischen Erprobungen auseinandergebrochen. Einige Seeoffiziere haben in Eastchurch das Fliegen erlernt.

Armee. Nach dem Heeresbudget 1911/12 wurde die Kopfstärke der regulären Armee in der Heimat und in den Kolonien (außer Indien) auf 186 400 Mann festgesetzt. Gesamtausgaben 553,8 Mill. *M*.

E. E. Sch.

⚜

Vereinigte Staaten von Amerika.

Die Entwicklung der Marine der Vereinigten Staaten von Amerika ist auf den bereits im Jahre 1910 als richtig erkannten Bahnen in ruhigem und gleichmäßigem Tempo fortgeschritten, wenn auch weitergehende und als dringend not-

wendig bezeichnete Forderungen der leitenden militärischen Kreise mit Rücksicht auf die Volksvertretung wiederum zurückgestellt worden sind. Die sehr hemmenden und schädigenden Einmischungsversuche des Kongresses in innere Angelegenheiten der Marineverwaltung gelang es wenigstens zum Teil zurückzuweisen.

Der Präsident der Vereinigten Staaten, Mr. Taft, hat dem Marinesekretär möglichst freie Hand gelassen und sich bezüglich der Flotte im allgemeinen darauf beschränkt, den vom Marinesekretär als wünschenswert bezeichneten Forderungen mit seiner Autorität Nachdruck zu verleihen. Wenn er es so auch im allgemeinen im Gegensatz zu seinem Amtsvorgänger an persönlichen Anregungen hat fehlen lassen, so hat er doch durch die Ruhe und Stetigkeit, die dank der Art seiner Geschäftsführung in der Marineverwaltung Platz greifen konnte, die Marine wesentlich gefördert.

Schon jetzt sind die Vorbereitungen zu der neuen im November 1912 stattfindenden Präsidentenwahl im Gange. Ob Präsident Taft am 4. März 1913 — solange dauert seine Amtsperiode — abtritt oder nicht, soviel ist jedenfalls sicher, daß die Wahlagitationen einen wenn auch nicht unbedingt lähmenden, so doch die Stetigkeit störenden Einfluß auf die Marinepolitik des neuen Jahres ausüben werden.

Der Marinesekretär Meyer steht bereits im dritten Jahre an der Spitze der Marine. Was ihn im wesentlichen unterscheidet von seinen Vorgängern, die sich meist in rascher Folge abgelöst haben, das ist das Verständnis, das er dem militärischen Empfinden entgegenbringt. Nirgends sehen wir einen häufigeren Wechsel in den Stellen des Marineministers als in den republikanisch regierten Ländern, als in den Vereinigten Staaten und in Frankreich. Jeder neue Mann geht seinen neuen Weg, und, wie in den Vereinigten Staaten, wo das Gesetz verbietet, daß der Marineminister Seeoffizier ist, meist einen Weg, den ihm Parteiinteressen und das Augenblicksempfinden einer vielköpfigen Menge vorschreiben. Das Soldatenhandwerk verlangt organische Weiterentwicklung. Disziplin braucht Tradition; sie ist nicht einzuimpfen von heute auf morgen. Der Kriegschiffbau muß geleitet werden von taktischen Erwägungen. Der Seeoffizier, der die Schlachten schlagen soll, muß der Technik Forderungen stellen, muß ihr auf militärischem Gebiete die Wege weisen. Das alles hat, von seinem Dienstantritt an, Marinesekretär Meyer erkannt und nach solchen Erwägungen vor zwei Jahren die ganze Organisation der Marine geändert. Daß man eine derartige, dem Offizier einen wesentlichen Einfluß einräumende Organisation im Kongreß nicht ohne weiteres annehmen würde, lag auf der Hand. Man genehmigte sie versuchsweise zunächst auf ein Jahr und dann auf ein zweites, da auch der Gegner der zielbewußten, tatkräftigen und sparsamen Geschäftsführung des Marineministers seine Anerkennung nicht versagen konnte. Und Gegner hat der Marineminister mehr als Freunde in einem Lande, dessen demokratisches Empfinden den Offizieren nie ganz wird gerecht werden können, als den Gliedern einer Organisation, die letzten Endes nur auf autokratischer Grundlage lebensfähig ist. Die große Arbeitskraft, Tüchtigkeit und Energie des Marineministers bietet eine gewisse Gewähr, daß er auch im neuen Jahre die Geschäfte noch weiter führen wird. Denn kraftvolle Leistungen sind in den Vereinigten Staaten noch immer gewürdigt worden.

Was die Dislokation der amerikanischen Seestreitkräfte betrifft, so hat hierin das letzte Jahr keine Änderung gegen früher gebracht. Nach wie vor hat man die ganze Linienschiffsflotte, die im Jahre 1911 durch den Hinzutritt von „Florida“ und „Utah“ verstärkt wurde, an der atlantischen Küste stationiert, während die Westküste sich mit der kleinen, im wesentlichen aus Panzerkreuzern zusammengesetzten Pazifischen Flotte begnügen mußte. Die Klagen über ungenügende Stärke und Unfertigkeit der Wehrmacht des Landes sind, soweit sie sich auf die Marine bezogen, allmählich verstummt; die Furcht vor einem Überfall von Westen her über den Ozean

schwindet mehr und mehr, je näher der Zeitpunkt der Vollendung des Panama-Kanals heranrückt.

Einen Zuwachs hat die Flotte im vergangenen Jahre durch den Stapellauf der Linienschiffe „Wyoming“ und „Arkansas“ sowie einer größeren Anzahl Torpedo- und Unterseeboote erfahren. Zwei Linienschiffe, „New York“ und „Texas“, sind im Bau, zwei andere, „Nevada“ und „Oklahoma“, sollen demnächst vergeben werden.

Eine weitere Verstärkung der Seerüstung ist dadurch erzielt worden, daß man die Fahrzeuge des Zollwachtwesens armiert und durch Schießausbildung der Offiziere und Mannschaften in nähere Beziehung zur Marine gebracht hat.

Aus der früher mehr dem Augenblicksbedürfnis angepaßten Ausbildungstätigkeit der Verbände hat sich allmählich ein Jahresprogramm für die einzelnen Flotten entwickelt, das im allgemeinen innegehalten wird, wenn nicht kriegerische Ereignisse oder repräsentative Pflichten eine Abweichung erforderlich machen. Das Jahresprogramm der Atlantischen Flotte ist danach etwa folgendes: Januar, Februar: Übungen bei Guantanamo; März, April: Frühjahrsschießübungen; Mai, Juni: Überholungsarbeiten auf den Werften; Juli, August: Manöver, Torpedoschießübungen; September: Herbstschießübungen; Oktober, November, Dezember: Europareise. Eine Änderung dieses allgemeinen Programms ist im Jahre 1911 nur insofern eingetreten, als die Cholerагefahr und der italienisch-türkische Krieg einen Besuch der Atlantischen Flotte im Mittelmeer unerwünscht erscheinen ließen. Statt dessen benutzte man die Gelegenheit, um durch eine Flottenparade dazu beizutragen, die Marine populär zu machen, und gleichzeitig festzustellen, in wie kurzer Zeit sich eine unvermutet befohlene Mobilmachung durchführen ließe. Das Ergebnis der Flottenschau hat sowohl in New York wie in Los Angeles die leitenden Stellen in jeder Hinsicht befriedigt und einen hohen Stand der Ausbildung sowohl der Atlantischen wie der Pazifischen Flotte erkennen lassen.

Repräsentative Pflichten hatte die Marine der Vereinigten Staaten im vorigen Jahre nur anläßlich der Krönungsfeier König Georgs V. von England zu erfüllen, an der sich das amerikanische Linienschiff „Delaware“ beteiligte.

Die 2. Division der Atlantischen Flotte lief während ihrer Europareise im Juni und Juli während der Kieler Woche auch Kiel an, wo Seine Majestät der Kaiser dem Flaggschiff einen Besuch abstattete. Bald darauf traf das auch im vergangenen Jahre wieder zusammengezogene Fähnrichsgeschwader gleichfalls zu kurzem Aufenthalt in Kiel ein.

Von den mexikanischen Unruhen ist die Marine der Vereinigten Staaten nicht in Mitleidenschaft gezogen worden. Es wurden lediglich an den Grenzen Teile des Heeres zusammengezogen, die ein Überspringen der Revolution auf amerikanisches Gebiet verhindern sollten. Von der Armee wurde die Zusammenziehung der Truppen zu militärischen Manövern größeren Stils ausgenutzt.

Sehr gefördert wurde im vergangenen Jahre in der Marine das Flugwesen. Nach den günstig verlaufenen Versuchen mit einem Zweidecker von Bord des Panzerkreuzers „Pennsylvania“ aus hat man sofort den Bau von Flugfahrzeugen in die Wege geleitet, Seeoffiziere als Flieger ausgebildet und an den großen Seen eine Flugstation errichtet. Sämtliche Flugapparate sind mit Pontons versehen, so daß sie auf dem Wasser schwimmen können. Bau und Ausbildung wurden so gefördert, daß sich die Flugfahrzeuge bereits im Hochsommer an den Flottenmanövern beteiligen konnten. In gleicher Weise wurde mit größter Beschleunigung ein Luftschiffs-Abwehrgeschütz entwickelt, das seiner Vollendung und Einführung entgegensieht.

Die Zahl der Havarien und Unglücksfälle, von denen die amerikanische Marine im Jahre 1911 betroffen wurde, ist verhältnismäßig gering. Von Torpedobootszusammenstößen abgesehen haben sich die folgenden Unglücksfälle ereignet:

1. Linienschiff „Delaware": Kesselexplosion, 9 Mann tot, 5 schwer verletzt;
2. Linienschiff „Michigan": verlor Backbord-Schraubenwelle mit Schraube;
3. Linienschiff „South Carolina": desgleichen;
4. Kanonenboot „Dubuque": desgleichen;
5. Panzerkreuzer „Washington": Herausfliegen eines Zylinderdeckels;
6. Torpedobootzerstörer „Roe": Kesselexplosion;
7. Kanonenboot „Delphin": Explosion einer Salutkartusche, 2 Mann verletzt;
8. Unterseeboot „Plunger": Gastankexplosion, 1 Mann tot, 1 Mann schwer verletzt;
9. Linienschiff „Ohio": Brand in der Nähe der Munitionskammer;
10. Linienschiff „North Dakota": schwere Turbinenhavarie.

Der Gesamtverlust an Toten beziffert sich danach, soweit bekannt, nur auf 10 Mann, eine bei einem so großen Betriebe verhältnismäßig niedrige Zahl.

Die vielfachen Bemühungen der verschiedensten Seiten, der darniederliegenden amerikanischen Handelsmarine aufzuhelfen, haben noch am Schlusse des Jahres insofern einen Erfolg zu verzeichnen gehabt, als sich eine amerikanische Dampferlinie gebildet hat, die nach Fertigstellung des Panama-Kanals eine dauernde Dampferverbindung zwischen dem Atlantischen und dem Pazifischen Ozean aufrechterhalten will.

v. Selchow.

⚜

Frankreich.

Im Frühjahr 1911 ist an die Stelle des Vizeadmirals de Lapeyrère der Abgeordnete Delcassé und damit wiederum ein Laie an die Spitze des Marineministeriums getreten (Aprilheft), so daß der Entwicklung der französischen Marine nach rein militärischen Grundsätzen nach einer kurzen Frist wieder einmal ein Ende gesetzt ist. Allerdings hat sich der neue Minister, unterstützt durch seine Kenntnis der Marineeinrichtungen infolge seiner früheren Tätigkeit als Vorsitzender der Marinekommission der Kammer und der parlamentarischen Untersuchungskommission 1909, bemüht, das Werk seines Vorgängers fortzusetzen und auszubauen; eine Zeit lang schien es sogar, als ob sein Streben, vor allem anderen die Schlagfertigkeit und Bereitschaft der schwimmenden Streitkräfte zu heben, schon nach kurzer Zeit Früchte zu tragen bestimmt sei: die Flottenparade vom 4. September sah die französische Flotte in einer zahlenmäßigen Stärke, wie sie sie seit Jahrzehnten nicht aufzuweisen gehabt hat, in Fahrt vor dem Präsidenten der Republik defilieren, und bei den darauf folgenden — wenn auch nur kurzen — Flottenmanövern übten unter einheitlicher Leitung zum ersten Male seit langer Zeit Streitkräfte, die in ihrer Gesamtheit als Flottenverband im Sinne unserer Organisation anzusprechen waren. Bald zeigten jedoch in die Presse gelangte Nachrichten über Lücken in der Besetzung der Schiffe sowie über Vorkommnisse bei einer Manöverübung im Nebel, daß der zahlenmäßigen Stärke der Flotte eine entsprechende innere Kriegsbereitschaft nicht zur Seite stand. Vollends ließ aber die dem Manöver unmittelbar folgende schwere Katastrophe, der das Linienschiff „Liberté" und mit ihm über 200 Mann am 25. September zum Opfer fielen (Novemberheft*), mit den ihr folgenden Untersuchungen und Enthüllungen (Dezemberheft*) erkennen, mit welchen ungeheuern — teils durch die politische Zerfahrenheit, teils durch Nachlässigkeit und Sorglosigkeit der beteiligten Behörden und Personen verursachten — Schwierigkeiten die französische Marine bei der Schaffung eines kriegsbrauchbaren Flottenmaterials zu rechnen hat.

---

*) In den mit * bezeichneten Heften finden sich Sonderaufsätze über den betreffenden Gegenstand.

Naturgemäß standen in den letzten Monaten des Jahres 1911 die Bemühungen des Marineministers, durch organisatorische Maßnahmen im Schiffsbetrieb und durch Neuregelung der Pulverversorgung der Schiffe (November- und Dezemberheft*) weiteren Unfällen vorzubeugen, im Vordergrund. Hand in Hand damit gingen die Bestrebungen der Regierung, die gesamte, dem Kriegsministerium unterstellte staatliche Pulverfabrikation zuverlässiger zu gestalten und einer wirksamen Kontrolle zu unterwerfen.

Unter den sonstigen zahlreichen organisatorischen Änderungen des Jahres 1911 sind diejenigen besonders bemerkenswert, die die Neuregelung der Leitung, Zusammensetzung und Verteilung der Streitkräfte sowie die durch eine Kommission unter dem Vizeadmiral Germinet vorbereitete und durch eine zweite Kommission unter dem Kontreadmiral Rény weiter durchzuführende umfassende Personalreform (Juliheft) betreffen. In ersterer Beziehung ist zu erwähnen die im Anschluß an die Debatten des Parlaments über die Frage der Ernennung eines Oberbefehlshabers des Heeres erfolgte Reorganisation des Landesverteidigungsrates (Septemberheft), die u. a. die Teilnahme des Generalinspekteurs der heimischen Geschwader an den Sitzungen mit beratender Stimme und die Bildung einer section d'études vorsieht; ferner die Schaffung des Postens eines chef de 1re armée navale für die Mittelmeer-Flotte (Dezemberheft).

Die Indienststellung der „Danton"-Klasse hat die Formierung eines dritten Linienschiffsgeschwaders (I.) ermöglicht, das mit dem Geschwader der „Patrie"-Klasse (II.) die erste (Mittelmeer-) Flotte bildet, während das aus den älteren Schiffen bestehende (III.) Geschwader mit reduzierter Besatzung als Stamm der nach dem Flottengesetz zu formierenden zweiten Flotte auch in Zukunft in der Regel im Norden stationiert sein wird. Die Zuteilung der leichten Divisionen (von neuerdings nur drei Panzerkreuzern) und Torpedojäger-Divisionen, der Minenleger sowie der neu formierten Gruppen der Geschwaderreserve zu den Geschwaderverbänden ist durch besondere Bestimmungen geregelt (Februar-, September- und Novemberheft). In enger Verbindung mit diesen stehen diejenigen über die jährliche Instandsetzung der Seestreitkräfte und über regelmäßige Untersuchungen der Schiffe, die eine möglichst ununterbrochene Kriegsbereitschaft des Hauptteils der Flotte zum Zweck haben (Februar- und Märzheft). Zur Entlastung der Hauptstützpunkte sind die Schiffe der zweiten Kampflinie den Werften zu Lorient und Rochefort zugeteilt (Januarheft). Auch die Verteilung und Zusammensetzung der Torpedoboots-Flottillen ist einer Neuordnung unterzogen worden, wobei die Einstellung der neuen, größeren Typen in die Hochseestreitkräfte und die Ausrangierung der älteren Torpedojäger aus diesen die Formierung je einer Torpedojäger-Division in Cherbourg, Ajaccio und Oran ermöglichten (Dezemberheft). Ebenso konnte entsprechend dem Zuwachs an modernen Unterseebooten die Besetzung der einzelnen Stationen mit Offensivbooten weiter ausgebaut werden (Oktoberheft). Zur Erhöhung der Sicherheit der Küstenplätze im Mobilmachungsfalle dient ein Erlaß über die Feststellung der Nationalität und Art der sich in Kriegszeiten den Häfen und der Küste nähernden Schiffe (Februarheft).

Die vom Marineminister Delcassé eingeleitete Personalreform bezweckt die Schaffung möglichst klarer Verhältnisse unter den verschiedenen Spezialdienstzweigen, deren Zahl nach Möglichkeit verringert werden soll (Juliheft), sowie die Umgestaltung der Ausbildung des Personals entsprechend den Anforderungen moderner Seekriegführung.

Einzelne der von der Reformkommission vorgeschlagenen Maßnahmen sind bereits im Laufe des Jahres durchgeführt worden: Der Beginn aller Spezialkurse wurde auf den 1. April und 1. Oktober verlegt; der Betrieb der Maschinisten-

und Heizerschulen wurde neu geregelt (Oktoberheft); die Bedienung der Minen der défense fixe wird den torpilleurs übertragen, da man das besondere ständige Personal der défense fixe abschaffen will (ebenda); beseitigt wird auch der Dienstzweig der gabiers (Takler), der mit demjenigen der timoniers (Signal- und Steuermannspersonal) zu dem neuen Dienstzweig der manoeuvriers vereinigt wird (November- und Dezemberheft). Die im Vorjahre erfolgte Angliederung des FT-Personals an die timoniers wird damit wieder aufgehoben; die Funkentelegraphisten werden in Zukunft den électriciens entnommen. Schließlich wird die Versuchskommission für die unterseeische Verteidigung (Torpedos und Minen) der Torpedoschuldivision angeschlossen, um ihre Tätigkeit für die Praxis in höherem Grade nutzbar zu machen (Dezemberheft).

Durchgeführt wurde die schon 1910 angeordnete, aber aus Mangel an Mitteln zurückgestellte Übertragung der Bedienung der leichten Artillerie von dem Personal der mousqueterie an den Dienstzweig der canonnage (Septemberheft). — Neue Bestimmungen wurden über den Besuch der Marineakademie (Dauer, Schlußprüfung) erlassen (Novemberheft).

Als Folge der Vorgänge bei der „Liberté"-Katastrophe sind die Verfügungen über Kommandierung eines zweiten Fregattenkapitäns an Bord aller Linienschiffe und Kreuzer von 9000 t Deplacement aufwärts sowie über die Aufrechterhaltung der Disziplin an Bord und die Handhabung der Disziplinarstrafgewalt (Dezemberheft) zu betrachten.

An einzelnen organisatorischen Maßnahmen sind schließlich die Bildung einer inspection des combustibles et matières grasses unter einem höheren Maschineningenieur (Juliheft) sowie die Ernennung des jeweiligen inspecteur général de l'artillerie navale zum Mitglied des Obersten Marinerates (Märzheft) zu erwähnen.

Der noch dauernd herrschende Personalmangel, der sich besonders zur Zeit des Herbststellenwechsels (Januarheft) und der Flottenmanöver — 1911 infolge der Indienststellung der „Danton"-Klasse ganz besonders — fühlbar machte, hatte im Laufe des Jahres in Parlament und Presse wiederholt Erörterungen über die Frage des Nutzens der Institution der inscrits maritimes zur Folge (Juliheft); der Gesetzentwurf über das Ersatzwesen in der Marine,*) von dem man sich in dieser Hinsicht Abhilfe verspricht, ist indessen in der Kammer noch immer nicht beraten worden. Um die Besetzung der „Danton"-Klasse zu ermöglichen, erhöhte man die aktive Dienstzeit der inscrits von 46 auf 48 Monate.

Die Ausbildung der Seestreitkräfte in taktischer und artilleristischer Hinsicht hatte auch im Jahre 1911 sichtbare Fortschritte aufzuweisen. Die Verbandsausbildung der Geschwader ist auf Grund der Bestimmungen des neuen Reglements ein gutes Stück vorwärts gekommen, und die schon eingangs erwähnten Flottenmanöver haben gezeigt, daß nach der Periode unfruchtbaren Experimentierens für die französische Flotte eine Zeit systematischer Weiterbildung auf normaler taktischer Grundlage angebrochen ist. (Die Ergebnisse der Manöver sind in dem Aufsatz im Oktober- und Novemberheft eingehend behandelt.)

Die militärpolitische Tätigkeit der Flotte war 1911 sehr rege; die beiden leichten Divisionen unternahmen wiederum längere Fahrten nach dem östlichen Mittelmeer sowie nach den westindischen, mittel- und nordamerikanischen Gewässern.

Auch die Artillerieschießausbildung hat wiederum einen Schritt vorwärts getan: Die Anlage der gefechtsmäßigen Schießübungen wird immer kriegsmäßiger

*) Vgl. Jahresübersicht 1910: Januarheft 1911, S. 79.



gestaltet; die Ergebnisse des Preisschießens (September-, November- und Dezemberheft) standen denen vom Jahre 1910 allerdings nicht unerheblich nach, was aber dadurch seine Erklärung findet, daß die mittlere Entfernung auf 8000 m erhöht worden ist. — Bemerkenswert ist die neuerdings eingeführte Ausnutzung der Mittelartillerie für die Torpedobootsabwehr (Maiheft).

Die Verwendung der Torpedojäger in der Tagschlacht, die in diesem Jahre mit Nachdruck betrieben wurde, sowie häufige verbandsweise ausgeführte Torpedoschießübungen der Geschwader weisen auf eine erhöhte Einschätzung der Torpedowaffe für die Tagschlacht hin.

An größeren Unfällen sind außer der „Liberté"-Katastrophe die Kartuschexplosion auf der „Gloire" (9 Tote) (Oktober- und Novemberheft), eine ähnliche Explosion auf „Marseillaise" (ohne Menschenverlust) (Novemberheft), Zusammenstöße zwischen den Torpedojägern „Trident" und „Mousqueton" sowie zwischen Torpedojäger „Poignard" und Linienschiff „St. Louis" (Novemberheft) und eine Grundberührung des „Waldeck-Rousseau" zu erwähnen. Dazu kommen zahlreiche weniger bedeutende Maschinen-, Kessel- und sonstige Havarien.

In artillerie-technischer Hinsicht brachte das Jahr 1911 die grundsätzliche Annahme des 34 cm-Kalibers für die Neubauten von 1912 an (Märzheft), ferner die Herabsetzung des Maximalgasdrucks für die 24 cm-K L/50 M 02/06 von 3000 auf 2600 kg infolge zu schwacher Rohrkonstruktion (Februarheft). Das Geschützmaterial erlitt trotz mancher Verbesserungen auch bei den Schießübungen 1911 noch Havarien (Aprilheft), die darauf hinweisen, daß es noch nicht durchweg die für den Ernstfall erforderliche Solidität besitzt.

Die Auffüllung der Geschoßbestände hatte wesentliche Fortschritte aufzuweisen (Augustheft), während man berechtigt ist, der Vollzähligkeit und Beschaffenheit der Pulvermunition auf Grund der neuesten Vorkommnisse und Enthüllungen mit größtem Mißtrauen gegenüberzutreten (November- und Dezemberheft). — Schießversuche wurden mit einem dem obus P ähnlichen Geschoß mit doppeltem Zünder abgehalten (Mai- und Augustheft).

Auf dem Gebiete der technischen Entwicklung der Torpedowaffe sind die günstigen Resultate, die mit den Creusot-Torpedos erzielt wurden, hervorzuheben (Januarheft). — Die erneute Einführung von Torpedoschutznetzen auf den Neubauten vom Jahre 1912 an wurde beschlossen (Maiheft und Januarheft 1912).

Die 1911 durchgeführte Erprobung der Linienschiffe des „Danton"-Typs ergab durchweg gute Resultate, nachdem an den Turbinen, die anfänglich im Betriebe schwere Havarien (Aprilheft) erlitten, eine Konstruktionsänderung vorgenommen war. (Niclausse- und Belleville-Kessel, Dezemberheft.)

Panzerkreuzer „Waldeck-Rousseau" dagegen vermochte bei den Probefahrten, die durch eine Grundberührung auf mehrere Monate unterbrochen wurden, die kontraktliche Maschinenleistung erst gegen Ende des Jahres zu erreichen (März-, April-, Septemberheft).

Auch bei den Torpedojägern, deren Deplacement bei den neuesten Booten bereits 800 t überschreitet („Mangini" — Maiheft; „Magon" — Novemberheft), traten Turbinenhavarien auf („Fantassin" — Aprilheft). Die Heizölversorgung der für Ölheizung eingerichteten Boote verursachte gewisse Schwierigkeiten (Juliheft; Öldampfer „Rhône", Februarheft).

Im Unterseebootswesen brachte das Jahr 1911 die Stapellegung der ersten Boote des Hochseeboots-Typs „Gustave Zédée" mit einem Deplacement von 797 t im aufgetauchten Zustande und 20 kn Überwasser-Geschwindigkeit, neben

dem kleinere Boote von 410 und 520 t auch weiterhin gebaut werden. Die Verwendung der Unterwasserschallsignale und der FT auf den Unterseebooten (März- und Novemberheft) sowie die Entwicklung der Maßnahmen zur Rettung der Besatzungen und zur Hebung gesunkener Boote (Januar-, Februar-, Aprilheft) machten weitere Fortschritte; regelmäßige Übungen zur Bedienung der Rettungsapparate sind eingeführt. Das Hebedock für Unterseeboote ist im September vom Stapel gelaufen (Novemberheft). Zwei Unfälle, auf „Loutre" und „Rubis", verliefen ohne Verlust an Menschenleben und Material (Mai- und Septemberheft).

Der Umbau der älteren Torpedojäger „Cassini" und „Casabianca" als Minenleger ist 1911 beendet worden; sie wurden für die Verwendung einer neuen Mine, Modell Sauter-Harlé, eingerichtet (Novemberheft).

Die Erprobung des Minensuchens mit kleinen Dampfern ist soweit gefördert, daß für alle Häfen ein erprobter Suchapparat beschafft werden soll (Januarheft).

Die Verwertung der Luftschiffahrt und des Flugwesens für die Zwecke der Marine ist organisatorisch geregelt (Märzheft); die Einrichtung des Minenlegers „Foudre" als Stützpunkt für Flugapparate ist ins Auge gefaßt (März- und Augustheft); die Verwendung der FT auf Flugapparaten und die Beobachtung von Unterseebooten durch diese wurden erprobt. Ein Marineflugplatz soll bei Fréjus geschaffen werden (Dezemberheft).

Der Marineetat für 1911 wurde in Höhe von 329,84 Mill. *M* (+ 29,4 Mill. gegen 1910) genehmigt. In der Summe sind 3,6 Mill. *M* als erste Baurate für die durch einen besonderen Gesetzentwurf bewilligten 2 Linienschiffe enthalten, die nach dem Bauplan des Flottengesetzes 1911 auf Stapel gelegt sind. Außer diesen beiden Schiffen umfaßte das Bauprogramm für 1911 nur die beiden Unterseeboote „Q 92" und „Q 93" („Gustave Zédée" und „Néréide") sowie den Minenleger „Cerbère", ein Schwesterschiff des 1910 geforderten „Pluton".

Durch einen besonderen Gesetzentwurf wurde ferner der Bau von zwei Doppeldocks in Toulon (Septemberheft) genehmigt, der nach dem Flottengesetz bis 1915 zu vollenden ist. Für den Ausbau von Cherbourg sah der Etat 1911 größere Mittel vor.

Das Flottengesetz selbst hat der Minister Delcassé trotz aller Bemühungen und Versprechungen 1911 nicht mehr zur Verhandlung im Parlament bringen können; immer wieder mußte er sich infolge unvorhergesehener Zwischenfälle (Ministerkrise — Monis, Pulverskandal, Marokkoabkommen) mit einem Aufschub der Debatte einverstanden erklären. Die Genehmigung der oben erwähnten Gesetzentwürfe hat bisher eine Beeinträchtigung des Flottenausbaues, wie er nach dem Gesetz geplant ist, verhindert, indessen wird es 1912 eine der Hauptaufgaben des Marineministers sein, dem Flottengesetz und dem Gesetzentwurf über das Ersatzwesen in der Marine im Parlament zur Annahme zu verhelfen, denn nur auf diese Weise wird die feste Grundlage zu schaffen sein, auf der die französische Marine sich weiterhin stetig entwickeln kann.

⚜

Japan.

Äußere Politik. Auch Japan ist im vergangenen Jahre vor eine Reihe politischer Fragen gestellt worden, deren Ursachen nicht lediglich in seiner asiatischen Politik zu suchen sind. Weltpolitische Faktoren sind in den erneuerten Bündnisvertrag mit England hineingetragen worden, der mit seinem überraschenden Abschluß dem japanischen Volk und der Presse nur gerade das Recht der Kritik ließ.

Dem beabsichtigten Schiedsgerichtsvertrag zwischen England und den Vereinigten Staaten mußte Japan bereits im voraus Rechnung tragen, indem es sich einverstanden erklärte, „daß der Bündnisvertrag solchen Gegnern gegenüber erlischt, mit denen einer der Vertragsmächte Schiedsgerichtsverträge abgeschlossen hat". Die Stimmen der öffentlichen Meinung ließen kaum Zweifel darüber, daß die Enttäuschung auf japanischer Seite zunächst groß war. Anderseits hat diese Klausel der japanischen Politik zu klareren Zielen verholfen und ihr den Entschuß, Annäherung an Rußland zu suchen, wohl nicht erschwert.

Die Verständigung mit Rußland hat mit der Rückgabe des Hospitalschiffes „Angara" an Rußland nicht nur eine Reihe noch bestehender Streitfragen zwischen beiden Ländern endgültig erledigt, sondern auch die Wege für eine friedliche Gestaltung der zukünftigen Festlandspolitik beider Mächte geebnet.

Der Abschluß einer großen Zahl von Handelsverträgen hat der Welt von neuem die Bedeutung des japanischen Faktors in der Weltwirtschaft vor Augen geführt.

Wie weit die revolutionären Vorgänge in China und ihre Folgen für den schon jetzt stark daniederliegenden Handel auch Japans Wirtschaftsleben beeinflussen werden, ist noch nicht abzusehen. Im Gegensatz zu dem jetzigen Verhalten der japanischen Regierung gegenüber den drohenden Störungen hat ein Teil der japanischen Presse die chinesische Lage unter dem unverkennbaren Einfluß englischer Preßmache zu chauvinistischen Auslassungen und Verdächtigungen fremder Mächte, besonders Deutschlands, ausgenutzt. Vom deutschen Standpunkt ist zu wünschen, daß die von führenden Geistern, wie dem Fürsten Katsura und dem Grafen Aoki, eingeleiteten Bestrebungen zur Gründung einer japanisch-deutschen Gesellschaft die Beziehungen beider Völker weiterhin bessern mögen.

Innere Politik. Die Hauptsorge des liberalen Kabinetts Saionji, das das konservative Kabinett Katsura im August 1911 abgelöst hat, ist entschieden auf Besserung der Finanzlage gerichtet. Diese hat, wenn auch die Gerüchte vom kommenden japanischen Staatsbankerott sicher übertrieben sind, doch zu einigen Besorgnissen Anlaß gegeben. Auch auf die Wehrpolitik ist diese Lage nicht ganz ohne Einfluß geblieben.

Die Kolonialpolitik hat dank der großen finanziellen Aufwendungen des Landes und des Eifers eines geschulten Beamtenpersonals sichtbare Fortschritte gemacht. Die zähe und entschlossene Politik Terauchis in Korea hat hier längst die Anerkennung weiter Kreise, auch der fremden Handelswelt, geerntet. Von besonderem Wert werden die Bemühungen der Regierung sein, rein spekulative und daher unsichere Unternehmungen den kolonialen Gebieten fernzuhalten. Die Vollendung der Vollbahn Antung—Mukden hat dem koreanischen Bahnnetz den Anschluß an die mandschurischen Bahnen verschafft und es gleichzeitig dem sibirischen Weltverkehr angeschlossen. Die Wirkungen auf die Wirtschaftslage werden sich zweifellos schon in nächster Zukunft ergeben.

Marinepolitik. Es ist einer der bezeichnenden Gegensätze in der japanischen Politik, daß der konservative Marineminister Baron Saito vom liberalen Kabinett Saionji übernommen wurde. Gerade Saito hatte das vorjährige Marineprogramm, das einen Aufwand von 82 Millionen Yen vorsieht, von vornherein als ein Provisorium bezeichnet, dem bald ein größeres, allen politischen Möglichkeiten Rechnung tragendes folgen sollte. Die Annahme eines solchen großen Programms, das man schon in geschickter Weise in der Presse angedeutet hatte, scheiterte indessen an den unüberwindlichen finanziellen Schwierigkeiten. Es wurde nach der Kabinettssitzung am 24. November durch die in der folgenden Monatsrundschau näher beschriebene

Novelle ersetzt. Die Tatsache, daß der Kriegsminister Ishimoto in dieser Sitzung wegen der Finanzlage von der Verfolgung seiner Heereserweiterungspläne absah, beweist, daß die Regierung auf den Ausbau der maritimen Rüstung großen Nachdruck legt. Damit sind die Ziele der zukünftigen japanischen Politik wohl einigermaßen klar angedeutet. Es ist nicht anzunehmen, daß die Polemik des früheren Kapitäns Ota mit ihren scharfen Angriffen gegen die Marineverwaltung die Haltung der Presse bei Besprechung der diesjährigen Marineforderungen oder gar das Maß der endgültigen Forderungen der Regierung beeinflußt hat.

Marineetat. Während der Etat 1910/11 noch mit einer Gesamtsumme von 180,81 Millionen Mark den des Vorjahres um über 21 Millionen Mark überstieg, erhöht sich der Etat für 1911/12 nur um rund 25 000 Mark. In ihm ist die Jahresquote der auf sieben Jahre zu verteilenden gesetzmäßigen Neubewilligungen (I. Novelle von 1907 zusammen mit der II. Novelle 1911) mit 91,02 Millionen Mark enthalten; von dieser Summe sollen 61,14 Millionen Mark zum Bau von Kriegschiffen und 19,01 Millionen Mark zu Zwecken des Schiffbaues, der Waffen- und Munitionsbeschaffungen sowie zu Reparaturen verwendet werden.

Den aktiven Verbänden wurde von größeren Schiffen nur „Satsuma" (I. Geschwader) hinzugefügt. Der Jahresausbildungsplan wurde innegehalten. Entgegen den ursprünglichen Absichten, von einem größeren Flottenmanöver in diesem Jahre abzusehen, sind die Verbände im Oktober dennoch zu größeren Übungen zusammengezogen worden, denen anscheinend die Abwehr einer offensiv gegen die Eingänge der Binnenlandssee operierenden Flotte zugrunde lag.

Das verstärkte III. Geschwader hat im chinesischen Revolutionsgebiet eine besonders rege Tätigkeit entfaltet.

Im Probefahrtsverhältnis befanden sich: „Aki" und „Kawachi" sowie die Zerstörer „Yamakaze", „Umikaze" und das Flußkanonenboot „Toba". „Aki" gehörte noch dem Flottengesetz von 1903 an; beide sind gegen Schluß des Jahres so gut wie frontbereit. „Kawachi" ist der Novelle 1907 zuzurechnen und wird im Frühjahr 1912 frontbereit sein. Im Ausbau befindet sich sein Schwesterschiff „Settsu", das erst am 30. März vom Stapel gelaufen ist.

Vom Stapel liefen ferner: „Yahagi", „Hirado", „Chikuma" sowie die Unterseeboote Nr. 10, 11, 12.

Von der Novelle 1911 befinden sich im Bau: bei Vickers Panzerkreuzer „Kongo" (bereits 1910 auf Stapel gelegt) und Panzerkreuzer „Hiyei" in Yokosuka. In Maizuru die Torpedobootszerstörer „Sakura" und „Taschibana". Es war wohl die Absicht der Regierung, auch noch das Linienschiff „Fuso" und die beiden auf Privatwerften zu erbauenden Panzerkreuzer „Haruna" und „Kirishima" in diesem Jahre auf Stapel zu legen. Hieran hinderte jedoch die Unzulänglichkeit der vorhandenen Hellinge, deren Erweiterung mit allen Mitteln gefördert wird. Die Marineverwaltung beabsichtigt die großen Schiffe in Zukunft nach Möglichkeit in Baudocks herzustellen, die nach dem Vorbilde in Kure in allen staatlichen Werften geplant sind.

Der Ausbau von Chinhaiwan zu einem V. Marinestationsbezirk, dem Port Arthur angegliedert werden soll, ist eifrig gefördert worden. Auch Makung hat man den Bedürfnissen eines größeren Torpedobootsstützpunktes angepaßt.

Mit der Fertigstellung der FT-Station Takushan (Dairen) hat das japanische FT-Netz von Großstationen auf den Kontinent übergegriffen. Die zahlreichen FT-Reichversuche mit den Pacific-Dampfern haben gute Ergebnisse gezeitigt.

Auch auf dem Gebiete der Luftschiffahrt sind in der Marine eingehende Versuche mit Luftschiffen verschiedenen Systems und mit Flugzeugen, darunter einem Hydroplan, angestellt worden.

Besonders auffallend ist die große Liste kleinerer und größerer Unglücksfälle, von denen die japanische Marine während des letzten Jahres betroffen wurde. Allein drei artilleristische Unglücksfälle bei Schießübungen sind gemeldet worden, die teilweise ziemlich schwere Verluste verursachten. Besonders schwer ist die Marine durch den gänzlichen Verlust des Zerstörers „Harusame" betroffen worden, der im November mit dem größten Teil der Besatzung im Sturm verloren ging.

⚜

Italien.

Dem rückschauenden Blick zeigt sich die Tätigkeit der italienischen Flotte während der ersten neun Monate des Jahres 1911 als zielbewußte Vorbereitung auf den während der letzten drei Monate des Jahres geführten Krieg gegen die Türkei. Der Schiffsbestand des Geschwaders wurde während der Sommermonate zur Schonung und Instandsetzung eines Teils der Schlachtschiffe auf das — weit unter dem im Etat vorgesehene — Maß von sechs Schlachtschiffen verringert und die Abhaltung eigentlicher Manöver unterlassen. Der bedeutend erhöhte Indiensthaltungsstand, der mit Kriegsbeginn eintrat, war bereits bei den Parlamentsverhandlungen im Mai vom Marineminister im allgemeinen angekündigt und einige Wochen vor der Mobilmachung in allen Einzelheiten von ihm angeordnet worden. Bis dahin hatte er auch die Schlagfertigkeit der Flotte auf dem Gebiete des Personals erheblich gefördert, und zwar u. a. durch Entfernung von 99 minder geeigneten Offizieren aus dem aktiven Dienst. Diese qualitative Aufbesserung des Offizierkorps hatte zur Folge, daß von den neun bei Jahresbeginn vorhanden gewesenen aktiven Vizeadmiralen im August nur noch einer, der Geschwaderchef Aubry, im Dienst war; von den übrigen acht waren fünf zwangsweise und drei — darunter der bisherige Admiralstabschef, Graf Bettolo — infolge Erreichens der Altersgrenze ausgeschieden.

Der neue Marineminister, Vizeadmiral Leonardi-Cattolica, hat sich als geeigneter Mann zur Fortsetzung der von Admiral Mirabello begonnenen Reorganisation der Marine erwiesen. Er wandte seine Tätigkeit sowohl der Hebung und Besserstellung des gesamten Personals als auch der Vergrößerung der Flotte zu. Für diesen Zweck wurden ihm durch Spezialgesetz für die acht Etatsjahre 1910/11 bis 1917/18 Summen im Gesamtbetrage von 259,28 Mill. ℳ über die 352 Mill. ℳ hinaus bewilligt, die 1909 zu gleichem Zweck, aber nur für die sechs Etatsjahre 1910/11 bis 1915/16 bewilligt waren. Der Umstand, daß hierbei die Vorwegnahme von jährlich 24 Mill. ℳ aus Etats späterer Jahre zulässig ist, macht die Neubewilligungen dieses Sondergesetzes noch besonders wertvoll.

Die so zustande gekommene Gesamtsumme der der Kriegsmarine 1911/12 zur Verfügung stehenden Gelder beträgt 168 Mill. ℳ, d. h. 48 Mill. ℳ oder 40 Prozent mehr, als im Etat von 1910/11 für die Kriegsmarine bewilligt war. Unberücksichtigt sind hierbei 19,84 Mill. ℳ, die durch Sondergesetz dem Etat von 1910/11 nachträglich zuflossen und wahrscheinlich erst 1911/12 verbraucht sind. Sie würden die Gesamtsteigerung auf rund 68 Mill. ℳ oder 56,7 Prozent bringen.

Bemerkenswert ist ferner die durch dieses Sondergesetz vorgenommene Teilung der zum Schiffbau verfügbaren Gelder in solche für ständige Erneuerung und Unterhaltung des Schiffsmaterials (alljährlich 48 Mill. ℳ) und solche für Vermehrungsbauten (jährlich 12 bis 28 Mill. ℳ). Es ist damit der Grundsatz aufgestellt, die

auszurangierenden Schiffe fortlaufend durch Neubauten zu ersetzen, ohne die Baugelder, auf diese Neubauten namentlich verteilt, alljährlich anzufordern. Zur Annäherung an ein eigentliches Flottengesetz, gegen das sich die leitenden Persönlichkeiten immer wieder aussprechen, fehlt die gesetzliche Festlegung des Schiffsbestandes und der Lebensdauer der Schiffe.

Mit den vorweg genommenen Schiffbaugeldern des Etatsjahres 1917/18 ist Ende des Jahres bereits der Bau zweier Linienschiffe, „Andrea Doria" und „Duilio", je 25 000 t Deplacement, in Spezia und Castellamare begonnen oder wenigstens in die Wege geleitet worden. Die schwere Bestückung dieser Schiffe wird angeblich dieselbe sein wie bei der „Cavour"-Klasse (dreizehn 30,5 cm-K); die Nebenbewaffnung soll aber aus 15 cm-SK bestehen.

Von den im Bau befindlichen Schiffen des Programms 1909 liefen vom Stapel: die Linienschiffe „Conte di Cavour", „Leonardo da Vinci" und „Giulio Cesare" (zu je 23 000 t Deplacement und je dreizehn 30,5 cm-K), die geschützten Kreuzer „Quarto" und „Nino Bixio", etwa fünfzehn Küstentorpedoboote und zwei Unterseeboote.

Der geschützte Kreuzer „Marsala", zehn Zerstörer zu je 650 t, etwa siebzehn Küstentorpedoboote zu je 120 t, elf Unterseeboote zu je 300 t und das Flußkanonenboot „Sebastiano Caboto" stehen noch auf Stapel und werden 1912 zu Wasser gelassen.

Die Linienschiffe erhalten Parsons-Turbinen, die übrigen Schiffe und Fahrzeuge Turbinen verschiedener Systeme, ein Teil der Küstentorpedoboote und ein Zerstörer Motoren. Die dreizehn neuen Unterseeboote weisen drei verschiedene italienische und einen deutschen Typ auf.

Um die Fertigstellung der „Cavour"-Klasse für 1913/14 sicherzustellen, wird ein großer Teil der Geschütze und Panzerplatten in England angefertigt, zumal da die im Frühjahr in Betrieb genommene Geschütz- und Munitionsfabrik Vickers-Terni zu Spezia einstweilen nur kleinere Geschütze herstellen kann. Das vom Programm 1909 zuerst fertig werdende Schiff, „Dante Alighieri", das schon Ende Oktober zu Versuchsfahrten in See gehen konnte, muß auf seine gesamte Artillerie bis zum Frühjahr 1912 warten. Sein ursprünglich beabsichtigtes Deplacement, 19 300 t, ist infolge nachträglicher Änderung der Baupläne um mindestens 1200 t überschritten.

An Neubauten traten in Dienst nur etwa zwölf Küstentorpedoboote und zwei Unterseeboote.

Dieser Flottenmaterialvermehrung steht die Ausrangierung der Panzerschiffe „Andrea Doria" und „Castelfidardo" sowie von etwa zwanzig Küstentorpedobooten gegenüber.

Vor Totalverlusten blieb die italienische Flotte bewahrt, da es gelang, den am 12. August bei Neapel aufgelaufenen „San Giorgio" abzubringen und die bei Maddalena und Tripolis gesunkenen Zerstörer „Pontiere" und „Freccia" (von dem letzteren wenigstens die Maschinen und Geschütze) zu bergen.

Beim Kriegschiffbau wurden durch gesetzliche sowie ministerielle organisatorische Bestimmungen wesentliche Verbesserungen durchgeführt und angebahnt.

Der Schwerpunkt der Küstenverteidigung rückte wieder mehr nach der Adria zu. Tarent wurde an Stelle von Neapel Sitz eines Marinestationskommandos; seine Werkstätten wurden vergrößert und Arbeiten zur Aufführung eines großen Dammes zwischen den Inseln der Außenreede begonnen.

Die Ausgestaltung und Ausrüstung von Brindisi als Flottenstützpunkt zweiten Ranges schritt weiter fort. Als Festungskommandant wurde hier der Inspekteur der Torpedoboote, Kontreadmiral Herzog der Abruzzen, eingesetzt, dem neuerdings alle dem Geschwader nicht zugeteilten Torpedofahrzeuge unterstehen.

In dem zum Kriegshafen erklärten Ancona wurde die Wiedervereinigung der Küstenwerke fortgesetzt und der Bau eines Torpedobootshafens vorbereitet.

Die Neubefestigung von Venedig wird 1912 vollendet. Die fertig gewordenen neuen Küstentorpedoboote ersetzten die hier liegenden älteren Fahrzeuge.

Die Einstellung und Ausbildung des Seeoffiziersersatzes wurde zum ersten Male nach den neuen Bestimmungen englischen Musters ausgeführt. Um die Beförderungsverhältnisse zu verbessern, traten zwei Gesetze in Kraft, die eine strenge Aussonderung minder geeigneter Offiziere vorschreiben. Die Trennung der Ingenieurlaufbahn in eine obere und eine untere schritt planmäßig vor.

Für das Unterpersonal — Friedensetat 28 500 Mann — traten am 1. April Gesetze in Kraft, die die aktive Dienstzeit auf drei Jahre herabsetzen und gleichzeitig die vermehrte Einstellung länger dienenden Personals durch Gewährung größerer Löhnungs- und Pensionsbezüge fördern.

Am 23. September, 6 Tage vor Beginn des Krieges mit der Türkei, wurde die gesamte Marine mobilisiert und hierzu die Marinereserve der letzten vier Jahrgänge einberufen. In dem Kriege spielte die Flotte bisher nur eine untergeordnete Rolle, da die italienische Regierung zunächst grundsätzlich keinen ernstlichen Angriff auf außerafrikanisches Gebiet der Türkei unternehmen will. Einige Anzeichen lassen vermuten, daß der Krieg, selbst wenn die Marine während seiner Dauer auch in Zukunft keinen entscheidenden Anteil an den Operationen nehmen sollte, das Streben nach einer erheblichen Verstärkung der italienischen Flotte weiter stärken wird.

v. D.

⚜

Rußland.

Nachdem in den Jahren nach dem ostasiatischen Kriege von den einander folgenden Ministerien Birilew, Dikow und Wojewodski trotz wiederholter Ankündigung energische Maßregeln zur Reform der Marineverwaltung und zum Wiederaufbau der Flotte nicht ergriffen worden waren, scheint das Jahr 1911 den Beginn einer Periode des Aufschwunges für die russische Marine zu bedeuten. Zu Anfang des Jahres reichte die vom Kaiser 1910 eingesetzte Kommission zur Prüfung der Tätigkeit der Schiffbauverwaltung und der Werften ihren Bericht ein, und wenn auch in dem Erlaß, in dem der Kaiser das Ergebnis der Untersuchung dem Marineminister bekanntgab (Aprilheft), ausdrücklich hervorgehoben wurde, es seien keine Tatsachen aufgedeckt, die auf das Vorhandensein von Mißständen hindeuteten, so hatten doch die Forderungen, die in diesem Erlaß für die Zukunft, insbesondere mit Bezug auf die Reorganisation des Marineressorts, aufgestellt wurden, den Rücktritt des Ministers Wojewodski und seinen Ersatz durch den Vizeadmiral Grigorowitsch im Frühjahr 1911 zur Folge. Der neue Marineminister hat nicht nur die Durchführung eines umfangreichen Reformprogramms (Juniheft) energisch in Angriff genommen, er hat auch einen Bauplan zur Neuschaffung der russischen Flotte aufgestellt; er hat ferner seinen festen Willen bekundet, der seit Jahrzehnten in der Marine herrschenden Schuldenwirtschaft, die bisher einem rationellen Wiederaufbau der Flotte hindernd im Wege stand, ein Ende zu machen, und schließlich bei Aufdeckung von Mißständen durch rücksichtslose Bestrafung der Schuldigen das Verantwortungsgefühl des Einzelnen zu heben und die Beseitigung der Mißwirtschaft zu erstreben („Sslawa“-Fall, Juniheft; Grundberührung des „Panteleimon“ und „Ewstafi“, November- und Dezemberheft).

In dem Reformprogramm des Ministers steht die seit langem von allen Einsichtigen geforderte Reorganisation der gesamten Marineverwaltung im Vorder-



grund, deren Durchführung gegen Ende des Jahres begonnen ist (November- und Dezemberheft). Der bei der Neuordnung der obersten Marinebehörde erstrebten Dezentralisation hat auch die Wiedereinführung der Posten der Chefs der Seestreitkräfte im Baltischen, Schwarzen und Stillen Meer zu dienen, denen sowohl die schwimmenden Streitkräfte als auch die Kriegshäfen der betreffenden Meeresteile unterstellt sind (Juliheft) und deren Verhältnis zu den Hafenkommandanten durch besondere Verfügung geregelt ist (Augustheft). Einen wesentlichen Teil der Neuordnung bildet ferner die Umgestaltung des Technischen Komitees und der Hauptverwaltung für Schiffbau (August- und Novemberheft), sowie die Reorganisation des Betriebes der Staatswerften und -fabriken (Dezemberheft), deren Leistungsfähigkeit zu heben sie bestimmt ist. An weiteren organisatorischen Maßnahmen ist schließlich die Neuregelung der Erziehung des Marinekadettenkorps, bei der die praktische Seite eine stärkere Berücksichtigung finden soll (Septemberheft), und die Schaffung eines Korps von Entfernungsmessern (Maiheft) zu erwähnen.

Das Flottenbauprogramm (September- und Novemberheft) setzt nicht nur den Bestand der Flotte — der Baltischen Flotte nach der bis 1930 zu erreichenden Stärke, der Schwarzmeer-Flotte entsprechend der anderthalbfachen Flottenstärke der dem Schwarzen Meere benachbarten Staaten — Bauzeit, Lebensdauer und Personaletat der Flotte grundsätzlich fest, sondern enthält auch einen umfangreichen Plan für den Ausbau der Häfen und Stützpunkte. In erster Linie ist die Verstärkung der Schwarzmeer-Flotte, für die bis 1916 220,75 Mill. *M* verausgabt werden sollen, durch die Bestellung von 3 Linienschiffen (22 500 t, zwölf 30,5 cm-, zwölf 15 cm-K), 9 Hochseetorpedobooten zu 1100 t und 6 Unterseeboten in Angriff genommen (Septemberheft). Mit der erhöhten Schiffbautätigkeit im Schwarzen Meer ist eng verknüpft die Erweiterung der Belgischen Privatwerft in Nikolajew, die sich mit Vickers verbunden hat und eins der Linienschiffe baut, sowie der Staatswerft daselbst, die einem mit John Brown in Verbindung stehenden Konsortium russischer Werften und Fabriken unter der Firma Iwanow & Bunge zur Ausführung des Baues von zwei der bewilligten Linienschiffe unter der Bedingung zeitgemäßen Ausbaues der Anlagen überlassen ist. Für die Neuschaffung der Baltischen Flotte, die einen Kostenaufwand von 1620 Mill. *M* bedingt, kamen die 1909 auf Stapel gelegten, im Sommer und Herbst 1911 von Stapel gelaufenen 4 Linienschiffe der „Gangut"-Klasse in Anrechnung, die bis 1914 fertigzustellen und für die außer bereits in früheren Jahren bewilligten 38,88 Mill. *M* für die Jahre 1911 bis 1914 noch 248,25 Mill. *M* ausgeworfen sind. Die Fortsetzung in der Ausführung des Programms wird ein auf 5 Jahre bemessenes Teilprogramm bilden, das den Bau von 4 Panzerkreuzern von etwa 28 000 t, von 9 geschützten Kreuzern, 36 Hochseetorpedobooten und einer Anzahl von Unterseebooten vorsieht; von letzteren sind bereits je 9 und 4 auf der Crighton-Werft in Auftrag gegeben.

Im Bau befinden sich außer den genannten Schiffen und Fahrzeugen 5 Hochseetorpedoboote zu 850 t und 1 Unterseeboot*) zu 450 t für die Schwarzmeer-Flotte, das auf Kosten der „Liga zur Verstärkung der Flotte" gebaute Torpedofahrzeug „Nowik" zu 1260 t (Augustheft) und 1 Unterseeboot zu etwa 500 t sowie ein Unterseebootsbergungsschiff für die Baltische Flotte. — Fertiggestellt wurden 2 Kanonenboote für das Kaspische Meer („Kars", „Ardagan"), 5 Minensuchfahrzeuge zu 150 t auf der Ijora-Werft sowie eine Anzahl für die schwimmende Torpedoboots-

*) Statt 3, für die 1908 die Mittel bewilligt waren, die aber, wie unter dem früheren Regime üblich, teilweise für andere Zwecke verwendet wurden.

basis bestimmter Transportschiffe (Juni- und Novemberheft). Auch die Kesselreparatur der „Sslawa“ in Toulon wurde nach dreivierteljähriger Dauer vollendet.

Erhöhte Aufmerksamkeit wurde in letzter Zeit der Vermehrung der Streuminenschiffe zugewandt. Nachdem Ende 1910 der Umbau der alten Schiffe „Minin“, „General Admiral“ und „Gerzog Edinburgski“ zu Minenlegern — „Ladoga“, „Narowa“ und „Onega“ — vollendet war, wurde 1911 die Einrichtung der Transportschiffe „Beresan“ und „Schilka“ im Schwarzen Meer als Streuminenschiffe begonnen. Die Minenleger wurden zu Minenlegerabteilungen unter einheitlicher Führung zusammengefaßt.

Von Japan wurde das im Kriege beschlagnahmte Hospitalschiff „Angara“ zurückgegeben, während für das im japanischen Besitz bleibende Schiff „Orel“ eine Entschädigung gezahlt wurde.

Ausrangiert wurden Linienschiff „Dwänadzatj Apostolow“, Kreuzer „Admiral Kornilow“ und „Asija“, Torpedoboote „Pronsitelny“ und „Pylki“, 127, 130, 133, 135, 137, 139, 141, 201, 202, 209, 210, 261, 262, 264, 265, 266, 268, Unterseeboot „Forel“, ferner einzelne veraltete Kanonenboote, Transport- und Hafenfahrzeuge. Verkauft wurde eine große Zahl schon früher ausrangierter Schiffe und Fahrzeuge (August- und Novemberheft).

Der Etat für 1911 wurde in Höhe von 237,7 Mill. *M* bewilligt, während die Regierung 244,1, d. h. 51,3 Mill. *M* mehr als 1910, gefordert hatte; zum ersten Male stimmte die Duma für die Bewilligung der Baurate für die 4 Linienschiffe des „Gangut“-Typs, die auf 60,48 Mill. *M* veranschlagt war. Genehmigt wurde ferner die Verausgabung von 31,75 Mill. *M* zur Bestreitung älterer Schulden des Marineressorts — nach Erklärung des Ministers des letzten Betrages dieser Art — sowie die erste Baurate für die Verstärkung der Schwarzmeer-Flotte in Höhe von 21,8 Mill. *M* und ein Betrag von 864 000 *M* für den Ausbau der Ijora-Werke. Die Personalstärke ist 1911 um 5000 Köpfe gesteigert worden, so daß sie am 1. Januar 1912 47 215 Köpfe beträgt. Das Rekrutenkontingent der Marine war 1911 auf 9596 Mann festgesetzt.

Die Indiensthaltungen waren 1911 nach Zahl der Schiffe und Dauer der aktiven Fahrzeit sowohl im Baltischen wie im Schwarzen Meer — hier teilweise wohl im Hinblick auf den türkisch-italienischen Krieg — reichlicher als in den Vorjahren bemessen. Im Baltischen Meer waren zum ersten Male seit langer Zeit wieder ein Linienschiffs- und ein Kreuzerverband in aktivem Dienst. Die Ausrüstung der Flotte mit moderner Munition sollte 1911 beendet sein.

An Unfällen ist außer der schon erwähnten Grundberührung der Linienschiffe „Panteleimon“ und „Ewstafi“ nur eine Kesselexplosion auf dem Hochseetorpedoboot „Besschumny“ in der Sibirischen Flotte anzuführen, wobei ein Mann getötet und zwei schwer verwundet wurden.

Von technischen Versuchen ist die Ausstattung des Schulschiffes „Rynda“ (6300 t) mit Dieselmotoren bemerkenswert.

Unter den in der Durchführung begriffenen oder 1911 genehmigten Hafenbauten stehen an erster Stelle das Alexei Nikolajewitsch-Trockendock von 261 m Länge zu Kronstadt, zu dem am 12. August der Grundstein gelegt wurde (Septemberheft), die geplante Erweiterung der Staatswerft auf der Galeeren-Insel zu St. Petersburg auf Kosten der ungünstig gelegenen Admiralitätswerft (ebenda), die Vertiefung der Zufahrt des Hafens von Nikolajew auf 9 m sowie die Vertiefung und der Ausbau des Hafens von Reval (Juniheft), der als zukünftiger Hauptstützpunkt der Baltischen Flotte genannt wird. Auch die Verlegung des Handelshafens von Ssewastopol nach

der Strjeletzka-Bucht und die Erweiterung und Vertiefung des für die Kohlenausfuhr aus dem Don-Becken wichtigen Hafens von Mariupol ist 1911 genehmigt.

Das russische Funkspruchnetz wurde 1911 durch Eröffnung einiger neuer Stationen in Kamtschatka und im sibirischen Küstengebiet (Augustheft) erweitert.



Österreich-Ungarn.

Die jahrzehntelang von Regierung und Volksvertretung vernachlässigte österreichisch-ungarische Marine erlebte im Jahre 1911 den Anfang einer Zeit des Aufschwunges und der Stärkung, deren sie mit Rücksicht auf die Großmachtstellung der Donau-Monarchie schon längst durchaus bedurfte. Es wurde ihr nämlich für Vermehrungsbauten, darunter vier 20 000 t-Schiffe, eine auf 5 Jahre zu verteilende Summe von 265,54 Mill. ℳ zur Verfügung gestellt. Die österreichische Delegation erteilte den Auftrag, demnächst einen Flottengesetzentwurf vorzulegen. Aus dem Umstande, daß über die Notwendigkeit der Flottenvergrößerung nur eine Meinung in den Delegationen herrschte und diese den Spezialkredit mit großer Mehrheit bewilligten, sowie ferner aus dem Anwachsen des Flottenvereins von (1910) 4000 auf (1911) 12 000 Mitglieder geht hervor, daß das Verständnis für den Wert einer starken Kriegsflotte in Österreich-Ungarn im Wachsen ist. Für die bisher geringe ungarische Schiffbauindustrie bietet die Vergrößerung der Flotte gleichzeitig Veranlassung, sich nun auch auf den Bau und die Armierung größerer Kriegschiffe einzurichten, ein Vorgang, der sowohl der Industrie Ungarns als auch der Marine zugute kommt. Admiral Graf Montecuccoli erhielt am Schluß der Beratung über die Marinevorlagen ein Vertrauensvotum von beiden Delegationen, und der Kaiser belohnte seine Verdienste um das Zustandekommen des Spezialgesetzes durch Verleihung des hohen Ordens vom Goldenen Vließ. (Näheres über das neue Spezialkreditgesetz und die Delegationsverhandlungen findet sich im Aprilheft 1911.) Der normale Marineetat 1911 überschritt den vorjährigen nur um 1,3 Mill. ℳ und betrug 58 Mill. ℳ. 17 Mill. ℳ hiervon stellen die letzten Bauraten von „Erzherzog Franz Ferdinand", „Radetzky", „Admiral Spaun", 12 Torpedobooten und die vorletzte Baurate von „Zrinyi" dar.

Das Unterpersonal (ohne Deckoffiziere) ist um etwa 900 Köpfe auf 14 000 Mann vermehrt worden.

Von den durch das Spezialkreditgesetz bewilligten Neubauten waren 1911 in Arbeit: die Linienschiffe „Viribus unitis" (Stapellauf 24. Juni 1911), „V" (Stapellauf Februar 1912) und „VI" (Kiellegung Dezember 1911) in Triest, die geschützten Kreuzer „G" (Kiellegung 9. September 1911 in Monfalcone), „H" (Kiellegung November 1911 in Fiume) sowie drei 800 t-Zerstörer und 4 Torpedoboote in Porto Re bei Fiume. Auf der — mit Überwindung großer Geländeschwierigkeiten und mit Hilfe österreichischer Ingenieure — erheblich vergrößerten Danubius-Werft in Fiume werden demnächst das Linienschiff „VII" und der Kreuzer „G", auf der Filialwerft in Porto Re 3 weitere 800 t-Zerstörer und auf einer österreichischen Werft 8 Hochseetorpedoboote auf Stapel gelegt.

An neuen Kriegschiffbauten in Dienst gestellt wurde im Laufe des Jahres 1911 nur „Zrinyi", das letzte Schiff der „Radetzky"-Klasse, die bis zur Fertigstellung der französischen „Danton"-Klasse, Mitte 1911, der stärkste im Mittelmeer vertretene Linienschiffstyp war.

Die immer noch nicht abgenommenen beiden Unterseeboote vom „Lake"-Typ erhalten jetzt neue Maschinen heimischer Bauart.



An sonstigen Schiffsbauten wurde der Bergungsdampfer „Hercules“ von 1500 t, ein Rettungsschiff für Unterseeboote zu 800 t und ein Schwimmdock von 22 500 t Hebekraft fertiggestellt.

Der Umbau der „Habsburg“ wurde vollendet, derjenige des „Arpad“ ist noch nicht begonnen.

Die Aufmerksamkeit, die die Marineverwaltung dem Flugwesen schon seit längerer Zeit schenkt, führte zur Einrichtung einer militär-aviatischen Station in Pola.

Mehrtägige Geschwaderübungen fanden — wie alljährlich — am Schluß der Winterperiode, Anfang Mai, und am Schluß der Sommerübungsperiode, Ende August, statt. Bei dem ersteren Manöver kam ein Angriff auf Mitteldalmatien, bei dem letzteren Manöver eine gemeinsam mit Teilen der Armee ausgeführte überseeische Invasion in der Gegend von Zara zur Darstellung. Während dieser vom Erzherzog-Thronfolger geleiteten Übung war Vizeadmiral Haus als zeitweiliger Chef des Geschwaders eingeschifft, das u. a. einige Truppentransportschiffe von Fiume nach Dalmatien zu eskortieren hatte.

Die im Dienst befindlichen Verbände bestanden das ganze Jahr hindurch aus sechs Linienschiffen und ein bis drei Panzerkreuzern nebst einigen kleinen Kreuzern und Torpedofahrzeugen. Der Eintritt von „Zrinyi“ an die Stelle von „Babenberg“ in die Eskadre stellte die Homogenität dieses Verbandes her. Zum ersten Male wurde auch für den Winter der Verband der Kreuzerdivision aufrechterhalten. Des italienisch-türkischen Krieges wegen waren alle Schiffe andauernd voll bemannt.

Die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Herrscherhäusern und den Flotten Österreich-Ungarns und Deutschlands fanden ihren Ausdruck in einer Flottenparade vor dem deutschen Kaiser bei Pola am 28. März, bei welcher der Erzherzog-Thronfolger ein aus 47 Einheiten zusammengestelltes Geschwader führte, sowie in der Einladung des Erzherzog-Thronfolgers und des Admirals Graf Montecuccoli zu der deutschen Flottenparade am 5. September in der Kieler Bucht.

v. D.

⚜

Aus kleineren Marinen.

Argentinien. Die beiden Linienschiffe „Moreno“ und „Rivadavia“ sowie die zwölf Torpedokreuzer des Programms 1909 sind im Jahre 1911 sämtlich vom Stapel gelaufen. Von den Torpedofahrzeugen haben die vier auf deutschen Werften gebauten die Probefahrten begonnen und zum Teil schon erledigt, und zwar mit durchaus befriedigenden Ergebnissen (s. S. 116). Die Reorganisation des Personals und der Ausbau des Kriegshafens Puerto Militar (Bahia Blanca) wird mit Nachdruck gefördert.

Brasilien. Über den Typ des dritten Linienschiffes des Flottengesetzes vom Jahre 1907, „Rio de Janeiro“, ist immer noch nichts Zuverlässiges bekannt geworden. Nur soviel steht fest, daß die Regierung mit Rücksicht auf die wünschenswerte Erzielung möglichster Gleichmäßigkeit des Schiffsmaterials darauf verzichtet hat, den ursprünglichen Plan, der eine Armierung von zwölf 35,6 cm-Geschützen bei 32 000 t Deplacement vorsah, auszuführen. Daher ist die Nachricht, daß das Schiff jetzt ein Deplacement von 28 000 t mit vierzehn 30,5 cm-Geschützen L/50 in sieben Doppeltürmen, zwanzig 15,2 cm SK und zwölf 7,6 cm SK erhalten soll, ebenfalls mit Vorsicht aufzunehmen, und man wird wohl nur einen etwas verbesserten „Minas Geraes“-Typ zu erwarten haben. Der Bau des dritten geschützten Kreuzers der „Bahia“-Klasse, „Ceara“, ist anscheinend noch aufgeschoben worden.

Neubauten der Kriegsmarinen im Jahre 1911.[1])

Lfde. Nr.	Schiffsname	Bauprogramm	Deplacement t	Bauwerft	Ort	Datum der Kiellegung	Datum des Stapellaufs	Datum des Beginns der Probefahrten	Datum des Eintritts in die Flotte
	Deutschland.								
	Linienschiffe.								
1	„Ostfriesland"	1908/09	22 800	Kaiserliche Werft	Wilhelmshaven	.	30. 9. 09	1. 8. 11	15. 9. 11
2	„Helgoland"	1908/09	22 800	Howaldtswerke	Kiel	.	25. 9. 09	23. 8. 11	19. 12 11
3	„Thüringen"	1908/09	22 800	A. G. Weser	Bremen	.	27. 11. 09	1. 7. 11	10. 9. 11
4	„Oldenburg"	1909/10	22 800	Schichau	Danzig	.	30. 6. 10	—	(1912)
5	„Kaiser"	1909.10	?	Kaiserliche Werft	Kiel	.	22. 3. 11	—	(1912)
6	„Friedrich der Große"	1909/10	?	Vulcan	Hamburg	.	10. 6. 11	—	(1912)
7	„Kaiserin"	1910/11	?	Howaldtswerke	Kiel	.	11. 11. 11	—	(1913)
8	„König Albert"	1910/11	?	Schichau	Danzig	.	—	—	(1913)
9	„Prinz-Regent Luitpold"	1910/11	?	Germania	Kiel	.	—	—	(1913)
10	„Ersatz Kurfürst Friedrich Wilhelm"	1911/12	?	Vulcan	Hamburg	.	—	—	(1914)
11	„Ersatz Weißenburg"	1911/12	?	A. G. Weser	Bremen	.	—	—	(1914)
12	„S"	1911/12	?	Kaiserliche Werft	Wilhelmshaven	.	—	—	(1914)
	Große Kreuzer.								
1	„von der Tann"	1907/08	19 000	Blohm & Voß	Hamburg	.	20. 3. 09	1. 9. 10	19. 2. 11[2])
2	„Moltke"	1908 09	23 000	"	"	.	7. 4 10	30. 9. 11	(1912)
3	„Goeben"	1909/10	23 000	"	"	.	28. 3. 11	—	(1912)
4	„J"	1910/11	?	"	"	.	—	—	(1913)
5	„K"	1911/12	?	"	"	.	—	—	(1914)
	Kleine Kreuzer.								
1	„Cöln"	1908/09	4 350	Germania	Kiel	.	5. 6. 09	16 6. 11	10. 10. 11
2	„Augsburg"	1908,09	4 350	Kaiserliche Werft	Kiel	.	10. 7. 09	1. 10. 09	24. 2. 11
3	„Magdeburg"	1909/10	?	A. G. Weser	Bremen	.	13. 5. 11	—	(1912)
4	„Breslau"	1909/10	?	Vulcan	Stettin	.	16. 5. 11	—	(1912)
5	„Stralsund"	1910/11	?	A. G. Weser	Bremen	.	4. 11. 11	—	(1912)
6	„Straßburg"	1910/11	?	Kaiserliche Werft	Wilhelmshaven	.	24. 8. 11	—	(1912)
7	„Ersatz Seeadler"	1911/12	?	Germania	Kiel	.	—	—	(1913)
8	„Ersatz Geier"	1911/12	?	Howaldtswerke	Kiel	.	—	—	(1913)

1) Torpedofahrzeuge, Flußkanonenboote und Spezialschiffe ausgenommen. Die eingeklammerten Zahlen geben das Datum der voraussichtlichen

England.

Linienschiffe.

1	„Neptune"	1908/09	20 220	Regierungswerft	Portsmouth	19. 1.09	30. 9.09	14. 9.10	11.1.11
2	„Colossus"[1]	1909/10	20 320	Scott Shipb. Co.	Greenock	8 7.09	9. 4.10	24 3.11	8.8.11
3	„Hercules"[1]	1909/10	20 320	Palmers Iron & Shipb. Co.	Jarrow	30. 7.09	10. 5.10	28. 2.11	31.7.11
4	„Orion"[1]	1909/10	22 860	Regierungswerft	Portsmouth	29.11.09	20. 8.10	11. 9.11	(2.1.12)
5	„Monarch"[2]	1909/10	22 860	Armstrong	Elswick	1. 4.10	30. 3 11	2.12.11	(3.12)
6	„Conqueror"[2]	1909/10	22 860	Beardmore & Co.	Dalmuir	6. 4.10	1. 5.11	—	(3.12)
7	„Thunderer"[3]	1909/10	22 860	Thames Iron Works	London	13. 4.10	1. 2.11	—	(3.12)
8	„King George V."	1910/11	24 400	Regierungswerft	Portsmouth	16.10.11	9.10.11	—	(1.13)
9	„Centurion"	1910/11	24 400	"	Devonport	16. 1.11	18.11.11	—	(1.13)
10	„Ajax"[4]	1910/11	24 400	Scott Shipb. Co.	Greenock	27. 2.11	—	—	(2.13)
11	„Audacious"[4]	1910/11	24 400	Cammell, Laird & Co.	Birkenhead	23. 3 11	—	—	(2.13)
12	„A"	1911/12	27 000	Regierungswerft	Portsmouth	—	—	—	(1.14)
13	„B"	1911/12	27 000	"	Devonport	(2.1.12)	—	—	
14	„C"	1911/12	27 000	Beardmore & Co.	Dalmuir	—	—	—	
15	„D"	1911/12	27 000	Vickers	Barrow	—	—	—	

Panzerkreuzer.

1	„Indefatigable"	1908/09	19 050	Regierungswerft	Devonport	23. 2.09	28.10.09	28.11.10	24.2.11
2	„Lion"	1909/10	26 780	"	"	29.11.09	6 8.10	30.12.11	(4.12)
3	„Princeß Royal"	1909/10	26 780	Vickers	Barrow	2. 5.10	29. 4.11	—	(3.12)
4	„Australia"	1909/10	19 100	J. Brown & Co.	Clydebank	23. 6.10	25.10.11	—	(6.12)
5	„New Zealand"	1909/10	19 100	Fairfield Shipb. Co.	Govan	20. 6.10	1. 7.11	—	(6.12)
6	„Queen Mary"[5]	1910/11	26 780	Palmers Iron & Shipb. Co.	Jarrow	6. 3.11	(2.12)	—	(3.13)
7	„E"	1911/12	26 780	?	?	—	—	—	(1.14)

Kleine Kreuzer.

1	„Blonde"	1909/10	3 410	Regierungswerft	Pembroke	6.12.09	22. 7.10	28. 2.11	17. 5.11
2	„Weymouth"	1909/10	5 330	Armstrong	Elswick	19. 1.10	18.11.10	25.10.11	31.10.11
3	„Dartmouth"	1909/10	5 330	Vickers	Barrow	19. 2.10	14. 2.11	14 10.11	24.10.11
4	„Falmouth"	1909/10	5 330	Beardmore & Co.	Dalmuir	21. 2.10	20. 9.10	10 6.11	5. 9.11
5	„Yarmouth"	1909/10	5 330	London & Glasgow Shipb. Co.	Glasgow	27. 1.10	12. 4.11	11.11	(1912)
6	„Active"	1910/11	3 500	Regierungswerft	Pembroke	27. 7.10	14. 3.11	12.10.11	30.12.11
7	„Amphion"	1910/11	3 500	"	"	15. 3.11	4.12.11	—	(1912)
8	„Chatham"	1910/11	5 490	"	Chatham	3. 1.11	9.11.11	—	(1912)
9	„Dublin"	1910/11	5 490	Beardmore & Co.	Dalmuir	6. 4.11	—	—	(1912)
10	„Southampton"	1910/11	5 490	John Brown & Co.	Clydebank	6. 4.11	—	—	(1912)

1) Bauauftrag Mai 1909; 2) desgl. 15 11.09; 3) desgl. 22.1.10; 4) desgl. Dezember 1910; 5) desgl. 12.1.11.

Lfde. Nr.	Schiffsname	Bauprogramm	Deplacement t	Bauwerft	Ort	Datum der Kiellegung	Datum des Stapellaufs	Datum des Beginns der Probefahrten	Datum des Eintritts in die Flotte
	Noch: England.								
11	„Sydney"	1910/11	5 490	London & Glasgow Shipb. Co.	Glasgow	.	—	—	(1912)
12	„Melbourne"	1910/11	5 490	Cammell, Laird & Co.	Birkenhead	.	—	—	(1912)
13	„Brisbane"	1910/11	5 490	Regierungswerft	Sydney	.	—	—	(1913)
14	„N"	1911/12	3 500	„	Pembroke	15. 11. 11	—	—	(1913)
15	„N"	1911/12	5 530	Armstrong	Elswick	—	—	—	(1913)
16	„N"	1911/12	5 530	Vickers	Barrow	—	—	—	(1913)
17	„N"	1911/12	5 530	Beardmore & Co.	Dalmuir	—	—	—	(1913)
	Vereinigte Staaten von Amerika.								
	Linienschiffe.								
1	„Florida"	1908/09	22 180	Regierungswerft	New York	9. 3. 09	12. 5. 10	31. 8. 11	15. 9. 11
2	„Utah"	1908/09	22 180	New York Shipb. Co.	Camden	15. 3. 09	23. 12. 09	26. 6. 11	31. 8. 11
3	„Arkansas"	1909/10	26 420	„	„	25. 1. 10	14. 1. 11	—	(25. 5. 12)
4	„Wyoming"	1909/10	26 420	Wm. Cramp & Sons	Philadelphia	9. 2. 10	25. 5. 11	—	(14. 6. 12)
5	„New York"	1910/11	27 430	Regierungswerft	New York	11. 9. 11	—	—	} (10. 13)
6	„Texas"	1910/11	27 430	Newport News Shipb. Co.	Newport News	.	—	—	
7	„Nevada"	1911/12	28 000	—	—	—	—	—	—
8	„Oklahoma"	1911/12	28 000	—	—	—	—	—	—
	Frankreich.								
	Linienschiffe.								
1	„Danton"	1906	18 320	Regierungswerft	Brest	10. 1. 08	4. 7. 09	2. 1. 11	1. 6. 11
2	„Mirabeau"	1906	18 320	„	Lorient	4. 5. 08	28. 10. 09	16. 1. 11	1. 8. 11
3	„Vergniaud"	1906	18 320	Chantiers de la Gironde	Bordeaux	11. 07	12. 4. 10	8. 10. 11	31. 12. 11
4	„Condorcet"	1906	18 320	Chantiers Penhoët	St. Nazaire	8. 07	20. 4. 09	10. 5. 11	25. 7. 11
5	„Diderot"	1906	18 320	Chantiers de la Loire	„	10. 07	19. 4. 09	5. 4. 11	1. 8. 11
6	„Voltaire"	1906	18 320	Forges et Chantiers	La Seyne	8. 6. 07	16. 1. 09	18. 10. 10	1. 8. 11
7	„Jean Bart"	1910	23 470	Regierungswerft	Brest	10. 11. 10	22. 9. 11	—	(1. 8. 13)
8	„Courbet"	1910	23 470	„	Lorient	1. 9. 10	23. 9. 11	—	(1. 8. 13)
9	„Paris"	1911	23 470	Forges et Chantiers	La Seyne	10. 11. 11	—	—	(1. 8. 14)
10	„France"	1911	23 470	Chantiers de la Loire	St. Nazaire	30. 11. 11	—	—	(1. 8. 14)

Panzerkreuzer.

1	„Edgar Quinet"	1904	14 000	Regierungswerft	Brest	6. 11. 05	21. 9. 07	20. 5. 10	1. 2. 11
2	„Waldeck Rousseau"	1905	14 000	„	Lorient	15. 6. 06	4. 3. 08	10. 1. 11	—

Japan.

Linienschiffe.

1	„Aki"	1903	20 120	Regierungswerft	Kure	15. 3 06	15. 4. 07	11. 10	1. 4. 11
2	„Kawachi"	1906	20 830	„	Yokosuka	1. 4. 09	15. 10. 10	(2. 12)	(3. 12)
3	„Settsu"	1906	20 830	„	Kure	18. 1. 09	30. 3. 11	—	(1912)
4	„Fuso"	1911	23 000	„	„	—	—	—	—

Panzerkreuzer.

1	„Kurama"	1903	14 850	Regierungswerft	Kure	23. 8. 05	21. 10. 07	10. 10	1. 1. 11
2	„Kongo"	1910	27 500	Vickers	Barrow	17. 1. 11	(11. 2. 12)	—	(Comm. 13)
3	„Hiyei"	1911	27 500	Regierungswerft	Yokosuka	15. 10. 11	—	—	(1914)
4	„Haruna"	1911	27 500	Kawasaki	Kobe	—	—	—	(10. 15)
5	„Kirishima"	1911	27 500	Mitsu Bishi	Nagasaki	—	—	—	(10. 15)

Kleine Kreuzer.

1	„Yahagi"	1909	5 000	Mitsu Bishi	Nagasaki	6. 4. 10	3. 11. 11	—	(1912)
2	„Hirado"	1909	5 000	Kawasaki	Kobe	8. 10	29. 6. 11	—	(1912)
3	„Chikuma"	1909	5 000	Regierungswerft	Sasebo	27. 5. 10	1. 4. 11	—	(1912)

Italien.

Linienschiffe.

1	„Dante Alighieri"	1907/08	19 500	Regierungswerft	Castellamare	6. 6. 09	20. 8. 10	[1]	(Ende 1912)
2	„Conte di Cavour"	1908/09	21 500	„	Spezia	10. 8. 10	10. 8. 11	—	(1914)
3	„Giulio Cesare"	1909/10	21 500	Ansaldo	Sestri Ponente	23. 6. 10	15. 10. 11	—	(1913)
4	„Leonardo da Vinci"	1909/10	21 500	Odero	„	18. 7. 10	14. 10. 11	—	(1913)
5	„Andrea Doria"	1911/12	25 000	Regierungswerft	Spezia	10. 11	—	—	—
6	„Duilio"	1911/12	25 000	„	Castellamare	—	—	—	—

Panzerkreuzer.

1	„San Marco"	1904/05	9 830	Regierungswerft	Castellamare	2. 1. 07	20. 12. 08	4. 5. 10	15. 4. 11

Kleine Kreuzer.

1	„Quarto"	1908/09	3 300	Regierungswerft	Venedig	11. 11. 09	19. 8. 11	—	(1912)
2	„Marsala"	1910/11	3 500	„	Castellamare	17. 2. 11	(2. 12)	—	(1912)
3	„Nino Bixio"	1910/11	3 500	„	„	17. 2 11	28. 12. 11	—	(1912)

[1]) Ende Oktober Maschinenerprobung begonnen, aber noch ohne Geschütze.

Lde. Nr.	Schiffsname	Bauprogramm	Deplacement t	Bauwerft	Ort	Datum der Kiellegung	Datum des Stapellaufs	Datum des Beginns der Probefahrten	Datum des Eintritts in die Flotte
	Rußland.								
	Linienschiffe.								
1	„Andrei Perwoswanny" . . .	1903	17 680	Baltische Werft	St. Petersburg	28. 4. 03	20. 10. 06	6. 9. 10	8. 11
2	„Imperator Pawel I." . . .	1903	17 680	Galeereninsel	„	15. 4. 04	7. 9. 07	13. 10. 10	1911
3	„Ewstafi"	1903	13 050	Regierungswerft	Nikolajew	14. 11. 03	3. 11. 06	4. 11. 10	20. 4. 11
4	„Petropawlowsk"	1908	23 000	Baltische Werft	St. Petersburg	16. 6. 09	9. 9. 11	—	(1914)
5	„Ssewastopol"	1908	23 000	„	„	16. 6. 09[1]	29. 6. 11	—	(1914)
6	„Poltawa"	1908	23 000	Admiralitätswerft	„	16. 6. 09[1]	10. 7. 11	—	(1914)
7	„Gangut"	1908	23 000	„	„	16. 6. 09[1]	7. 10. 11	—	(1914)
8	„Alexander III."	1911	22 500	Iwanow & Bunge	Nikolajew	30. 10. 11[1]	—	—	(1915)
9	„Imperatriza Maria" . . .	1911	22 500	„	„	30. 10. 11[1]	—	—	(1915)
10	„Jekatarina II"	1911	22 500	Belgische Werft	„	30. 10. 11[1]	—	—	(1915)
	Panzerkreuzer.								
1	„Bajan"	1904	7 900	Neue Admiralitätswerft	St. Petersburg	7. 05	15. 8. 07	29. 9. 10	29. 5. 11
2	„Pallada"	1904	7 900	„	„	7. 05	10. 11. 06	30. 5. 10	10. 10. 10
3	„A"	1911	28 000	Galeereninsel	„	—	—	—	—
4	„B"	1911	28 000	„	„	—	—	—	—
5	„C"	1911	28 000	Baltische Werft	„	—	—	—	—
6	„D"	1911	28 000	„	„	—	—	—	—
	Österreich-Ungarn.								
	Linienschiffe.								
1	„Zrinyi"	1907	14 500	Stabilimento Tecnico	Triest	15. 10. 08	12. 4. 10	25. 7. 11	31. 8. 11
2	„Viribus unitis"	1910	20 000	„	„	23. 7. 10	24. 6. 11	—	(1912)
3	„V"	1910	20 000	„	„	10. 8. 10	(2. 12)	—	(Frühj. 13)
4	„VI"	1910	20 000	„	„	12. 11	—	—	(Juli 1914)
	Kleine Kreuzer.								
1	„G"	1910	3 500	Cantiere Triestino	Monfalcone	9. 9. 11	—	—	—
2	„H"	1910	3 500	Danubius	Fiume	11. 11	—	—	—

1) Datum der Kielweihe

Argentinien.

Linienschiffe.

1	„Rivadavia"	1910	28 000	Fore River Co.	Quincy	25 5. 10	26. 8. 11	—	(5. 12)
2	„Moreno"	1910	28 000	New York Shipb. Co.	Camden	9. 7. 10	23. 9. 11	—	(10. 12)

Brasilien.

Linienschiffe.

1	„Rio de Janeiro"	1907	28 000	Armstrong	Elswick	.	—	—	—

Chile.

Linienschiffe.

1	„Constitucion"	1911	28 000	Armstrong	Elswick	28. 11. 11	—	—	—
2	„Libertad"	1911	28 000	Vickers	Barrow	.	—	—	—

Spanien.

Linienschiffe.

1	„España"	1909	15 700	Regierungswerft	Ferrol	5. 12. 09	—	—	(23. 10. 13)
2	„Alfonso XIII."	1909	15 700	"	"	23. 2. 10	—	—	(23. 10. 14)
3	„Jaime I."	1909	15 700	"	"	—	—	—	(23 10. 16)

Türkei.

Linienschiffe.

1	„Reschad i Hamiss"	1911	23 000	Armstrong	Elswick	9. 11	—	—	} (1913)
2	„Reschad V."	1911	23 000	Vickers	Barrow	12. 11	—	—	

China.

Kleine Kreuzer.

1	„Ying Swei"	1910	2 500	Vickers	Barrow	.	14. 7. 11	11. 11	(1912)
2	„Chao Ho"	1910	2 800	Armstrong	Elswick	7. 11. 10	23 10. 11	—	(1912)
3	„C"	1910	4 500	New York Shipb. Co.	Camden	Anf. 1911	—	—	—

Chile. Zwei Linienschiffe, „Constitucion" und „Libertad", von 28 000 t Deplacement, 23 kn Geschwindigkeit und einer Armierung von zehn 35,6 cm- und sechzehn 15,2 cm-Geschützen sind gegen Ende des Jahres 1911 bei Armstrong und Vickers auf Stapel gelegt worden. Außerdem ist der Bau von sechs Hochsee-Torpedobootzerstörern von 1430 t Deplacement und 32 kn Geschwindigkeit an die Firma White & Co., Cowes, vergeben. Zwei Unterseeboote sind auf amerikanischen Werften im Bau.

China. Während der Umsturzbewegung in den letzten vier Monaten des Jahres 1911 hat der größte Teil der chinesischen Flotte sich den Aufständischen angeschlossen und bei den Kämpfen auf dem Yangtse eine wichtige Rolle gespielt.

An Neubauten sind im Laufe des Jahres zwei geschützte Kreuzer auf englischen Werften vom Stapel gelaufen, von denen einer bereits die Probefahrten erledigt hat. Die Armierung dieser Schiffe, die fünf verschiedene Kaliber vom 3,7 bis zum 15,2 cm umfaßt, deutet auf ihre Verwendung zu Schul- und Ausbildungszwecken hin. Ein dritter, etwas größerer Kreuzer ist in Amerika, mehrere Kanonenboote sind in Japan, je ein Zerstörer von etwa 400 t ist bei Schichau-Elbing und auf dem Stabilimento Tecnico, Triest, im Bau.

Haity. Die Regierung von Haity hat den alten italienischen Kreuzer „Umbria" angekauft.

Niederlande. Zu dem bisherigen Programm für die Küstenverteidigun ist ein solches zum Schutze der ostindischen Kolonien, umfassend den Bau von vier Panzerschiffen, hinzugetreten. Für 1912 wird der Bau von einem Panzerschiff (7600 t Deplacement, 18 kn, vier 28 cm-Geschütze, zehn 10,5 cm Sk, drei Torpedorohre) sowie von vier Torpedobooten (180 t) geplant.

Norwegen. Norwegen beabsichtigt eine Verstärkung seiner Flotte durch den Bau von 2 Küstenpanzerschiffen, doch haben die Pläne noch keine greifbare Gestalt angenommen.

Peru. Die peruanische Flotte hat durch den Ankauf des französischen Panzerkreuzers „Dupuy de Lôme" (1890 vom Stapel, 1905 umgebaut) einen Stärkezuwachs erfahren. Kaufpreis 2,4 Millionen *M*. Ein Unterseeboot Typ Laubeuf ist bei Creusot im Bau.

Portugal. Die seit über Jahresfrist schwebenden Flottenpläne sind in einem gegen Ende des Jahres 1911 der Volksvertretung zugegangenen Gesetzentwurf niedergelegt. Hierin wird vorgeschlagen die Beschaffung von 3 Linienschiffen von je 20 000 t, 3 Aufklärungsschiffen von je 3500 t, 12 Torpedobootzerstörern zu je 820 t, 6 Unterseebooten zu je 360 t sowie von Kriegsmaterial; ferner die Errichtung von drei Stationen für Funkentelegraphie. Die Gesamtkosten werden auf 163 Millionen Mark beziffert.

Der Kreuzer „San Rafael" ging am 21. Oktober durch Strandung verloren; die Besatzung wurde bis auf einen Mann gerettet.

Schweden. Der bereits beschlossene Bau eines Panzerschiffes („F"-Typ, 6800 t Deplacement, 22 kn Geschwindigkeit, Armierung vier 28 cm-, acht 15 cm-Geschütze, zwei Torpedorohre) ist infolge eines Kabinettswechsels aufgegeben und die Bestellung der Geschütze wieder rückgängig gemacht worden, da die zurzeit am Ruder befindliche liberale Regierung den Bau von Torpedo- und Unterseebooten bevorzugt.

Spanien. Die Ausführung des Flottenbauplans vom Jahre 1908 nimmt ihren Fortgang, doch ist von den bewilligten Schiffen und Fahrzeugen im Jahre 1911

nur das Kanonenboot „Recalde“ in die Flotte eingetreten. Die beiden Linienschiffe „España“ und „Alfonso XIII.“ sind noch nicht vom Stapel gelaufen, so daß für den Bau des dritten Schiffes, „Jaime I.“, noch keine Helling frei geworden ist. Die Nachrichten über eine Erweiterung des Bauprogramms durch die Forderung von 3 Linienschiffen von je 20 000 t werden daher als verfrüht anzusehen sein.

Türkei. In dem italienisch-türkischen Kriege hat die türkische Flotte mit Rücksicht sowohl auf die Überlegenheit des Gegners wie auf die Beschränkung des Kriegschauplatzes auf die tripolitanischen Gewässer eine durchaus abwartende Haltung angenommen. Zwei Linienschiffe, „Reschad i Hamiss“ und „Reschad V.“, sind in England in Bau gegeben und im September und Dezember 1911 bei Armstrong und Vickers auf Stapel gesetzt worden. Sie werden bei einem Deplacement von 23 000 t und mit Turbinen von 31 000 HP 21 kn laufen und erhalten eine Armierung von zehn 30,5 cm- (34,3 cm ?) und sechzehn 12 cm-Geschützen.

Monatsrundschau.

Deutschland. Die Hochseeflotte hat ihre erste Winterreise im Verbande beendet und ist geschwaderweise in ihre Hauptliegehäfen zurückgekehrt. Bis zu den Weihnachtsfeiertagen erledigten die Schiffe Einzelübungen, danach fanden die üblichen Beurlaubungen der älteren Mannschaften statt.

Gelegentlich des 50jährigen Gedenktages des Unterganges S. M. S. „Amazone“ richtete Seine Majestät der Kaiser an den Flottenchef folgendes Telegramm: „Ich gedenke am heutigen 50jährigen Gedächtnistage der Tapferen der »Amazone«. Wilhelm I. R.“ Admiral v. Holtzendorff erwiderte: „Euerer Majestät Gedenkwort zu Ehren der Toten soll uns im Dienste der Hochseeflotte gemahnen, die von der »Amazone« getragenen Ideale durch Pflichttreue und Hingabe alle Zeit hoch zu halten.“

Probefahrtsgeschwindigkeit. Die mittlere Höchstleistung bei den Meilenfahrten S. M. S. „Helgoland“ hat 20,81 kn betragen, nicht 20,31 kn, wie im Dezemberheft irrtümlich angegeben ist.

Die I. und II. Minensuchdivision sind am 16. Dezember in Cuxhaven wieder außer Dienst gestellt worden.

Die Unterseeboote haben im Verbande mehrere Wochen hindurch erfolgreiche Übungen in der Nordsee erledigt, die sich teilweise bis nach Skagen hinauf ausdehnten. Das Hebeschiff „Vulkan“ nahm an den Fahrten teil.

Das Kreuzergeschwader. Der dem Kreuzergeschwader durch Kaiserliche Kabinetts-Order vom 18. Januar 1901 für besondere Leistungen im Schießen mit der Schiffsartillerie verliehene Kaiserpreis wurde für das laufende Schießjahr dem Großen Kreuzer „Gneisenau“ zuerkannt.

Die Schiffe des Kreuzergeschwaders sind noch über die verschiedenen Häfen des chinesischen Aufstandsgebietes verteilt. „Scharnhorst“ verließ Ende November Tsingtau und ging nach Taku-Reede und Tschifu, traf am 5. Dezember mit dem inzwischen wieder eingeschifften Geschwaderchef in Tsingtau ein und ist nun von dort nach Wusung gegangen. „Gneisenau“ ist in Schanghai geblieben, ebenso „Leipzig“, desgleichen ist auch „Emden“ jetzt dorthin gegangen, nachdem dieser Kreuzer im Laufe des letzten Monats Taku, Tschifu, Tsingtau und Nanking angelaufen hatte.

„Nürnberg“ ist von Schanghai nach Tsingtau gegangen, „Iltis“ liegt vor Hankau, „Jaguar“ ist über Swatau, Amoy, Hongkong nach Pakhoi, „Luchs“ von Hankau nach Nanking, „Tiger“ von Nanking nach Schanghai und Tsingtau gegangen.

Flußkanonenboote: „Tsingtau“ liegt in Canton, „Vaterland“ in Tschangscha, „Otter“ in Tschunking.

Die beiden zum Kreuzergeschwader gehörenden Torpedoboote „S 90“ und „Taku“ liegen vor Wusung und Tsingtau.

Eine Weihnachtsruhe wird in diesem Jahre dem Kreuzergeschwader infolge der Unruhen in China nicht gewährt werden können, zumal da der vereinbarte Waffenstillstand vorläufig nur bis zum 24. Dezember dauert. Nur die beiden Torpedoboote „S 90“ und „Taku“ werden sich zur jährlichen Instandsetzung auf der Werft in Tsingtau befinden, alle übrigen Schiffe dagegen in der Ausübung ihres militär-politischen Dienstes auf den verschiedenen chinesischen Stationen. Daß selbst der gegenwärtig eingetretene Waffenstillstand der beiden Parteien auf die Bewegungen der deutschen Kriegschiffe in den chinesischen Gewässern von keinem Einfluß ist, beweist die in den letzten Tagen erfolgte Entsendung des Kreuzers „Emden“ von Wusung-Reede in den Yangtse. Über Nanking hinaus, wo das Schiff eingetroffen ist, wird der Kreuzer in der jetzigen Jahreszeit nicht stromaufwärts vordringen können, da die Wasserverhältnisse dies nicht gestatten.

Australische Station. „Condor“ hat seine Rundreise fortgesetzt und ist von Ponape über Jaluit nach Apia gegangen. In Jaluit liegt ferner „Cormoran“; „Planet“ vermißt weiter bei Matupi.

Ostafrikanische Station. „Seeadler“ hat seinen Standort Daressalam nur auf wenige Tage verlassen, um Zanzibar anzulaufen. „Geier“ ist noch nicht wieder auf die ostafrikanische Station zurückgekehrt, sondern befindet sich noch im Mittelmeer. Er hat die Phaleron-Bucht und Paros angelaufen und befindet sich jetzt im Piraeus.

Westafrikanische Station. „Berlin“ und „Eber“ haben Agadir verlassen, in Las Palmas Proviant und Post geholt und sind dann gemeinschaftlich nach Casablanca und Tanger gegangen. Hiernach ist „Eber“ wieder südlich auf seine Station gedampft und hat Las Palmas erreicht, während „Berlin“ über Southampton heimwärts gegangen ist, um in Danzig eine Grundreparatur auszuführen. „Möwe“ ist in dem ihr zugewiesenen Vermessungsgebiet in der Nähe von Lüderitzbucht tätig.

Ostamerikanische Station. „Bremen“ hat seine Kesselreinigung in Newport News beendet und ist nach St. Thomas in See gegangen.

Die Schulschiffe sind bis auf „Hansa“, die von Pensacola nach den Bermudas dampft, auf den westindischen Inseln angekommen, und zwar ging „Vineta“ von Port of Spain (Trinidad) nach Barbados, Kingston und Havana, „Hertha“ nach Kingston und „Viktoria Louise“ nach Port of Spain.

Mittelmeer. „Loreley“ liegt in Galata (Konstantinopel).

Ablösungstransporte. Reichspostdampfer „Roon“ hat mit dem für das Kreuzergeschwader bestimmten Fähnrichstransport Hamburg verlassen, „Kleist“ mit dem Ablösungstransport für „Planet“ Bremerhaven.

— Stiftungen. Das Fürstenpaar zu Inn- und Knyphausen hat dem Kommandanten des Linienschiffs „Ostfriesland“ einige hundert Exemplare der Heimatdichtung „Eala freya Fresena“ überreichen lassen, als Geschenk für die Mannschaft des Schiffes, das seinerzeit von der Fürstin zu Inn- und Knyphausen getauft wurde.

Der Landesverband des Deutschen Flotten-Vereins Oldenburg hat 14 000 ℳ



gesammelt für das neue Linienschiff „Oldenburg“. Zwei Drittel der Summe sollen zu Stiftungen für Unteroffiziere und Mannschaften des Schiffes Verwendung finden. Seine Majestät der Kaiser hat die Annahme der Stiftung genehmigt.

— 40 jähriges Bestehen der Hauptbibliothek der Marinestation der Nordsee in Wilhelmshaven. Durch Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 30. Dezember 1871 wurde die Errichtung einer wissenschaftlichen Marine-Bibliothek der Marinestation der Nordsee genehmigt. Diese Bibliothek ist im Laufe der Jahre zu einem angesehenen und vielbenutzten Bildungsmittel für die Offiziere und Beamten der Nordseestation herangewachsen. Sie zählt zur Zeit über 12000 Bände.

— Zur fünfzigjährigen Wiederkehr des Gründungsjahres des Hydrographischen Bureaus hat das Reichs-Marine-Amt eine Denkschrift herausgegeben, die in der „Marine-Rundschau“ noch näher besprochen werden wird.

— Probefahrten. Der Große Kreuzer „Moltke“ erreichte während der forcierten Meilenfahrt mit etwa 86 000 W PS und 325 Umdrehungen in der Minute eine mittlere Höchst-Geschwindigkeit von 28,4 kn als Mittel von zwei Fahrten mit entgegengesetzter Kursrichtung. Für die 6 stündige forcierte Fahrt ergaben sich trotz ungünstiger Verhältnisse als Mittelwerte eine Schiffsgeschwindigkeit von 27,25 kn und eine Maschinenleistung von 76 680 W PS.

— Die Sachsenschiffe der Kriegsflotte. Nach einer Allerhöchsten Bestimmung wird dem auf der Schichauwerft zu Danzig im Bau befindlichen Linienschiff „Ersatz Aegir“ beim Stapellauf der Name „König Albert“ beigelegt werden. Damit wird die Kriegsflotte in ihren Listen ein weiteres Kriegschiff besitzen, dessen Name mit dem königlich sächsischen Hause und mit dem Königreich Sachsen selbst auf das engste verknüpft ist. T. T.



England. Allgemeine Lage. Die am 27. November abgegebenen Erklärungen des Staatssekretärs des Auswärtigen Sir E. Grey über die Weltlage, im besonderen über Englands Anteil an den Marokkoverhandlungen und über die deutsch-englischen Beziehungen, bildeten mehrere Tage hindurch den alleinigen Gegenstand des öffentlichen Interesses. Die Rede des Ministers und seine politische Haltung während der letzten Zeit fanden die uneingeschränkte Billigung sowohl der eigenen Partei wie der Opposition. Inhalt und Bedeutung dieser Parlamentsverhandlungen sind auch in den deutschen Tageszeitungen eingehend erörtert worden.

— Marinepolitik. Die „Enthüllungen“ des Hauptmanns Faber, eines bisher wenig bekannten Unterhausmitgliedes, über die Kriegsvorbereitungen im Sommer und die Mängel, die sich dabei herausstellten, streifte der Staatssekretär nur mit einem Scherzwort, ohne sie gerade in Abrede zu stellen. Admiral Lord Charles Beresford hat in einer Rede zu Portsmouth die Mitteilungen Fabers ergänzt und teilweise bestätigt; während der Spannungszeit sei die englische Flotte falsch disloziert gewesen, an genügender Kohlenreserve und an Heizöl habe es gefehlt, Werftanlagen, Depots und wichtige Eisenbahnübergänge seien nicht militärisch bewacht gewesen, in vielen wichtigen Häfen hätten keine Minensuchfahrzeuge zur Verfügung gestanden. »Daily Graphic« tritt diesen Ausführungen entgegen. „Abgesehen davon“, schreibt ihr Gewährsmann, „daß ein kleiner Teil der Schiffe versehentlich zum Kohlennehmen in einen Hafen geschickt wurde, wo es keine Kohlen gab, habe ich von ernstlichen Mißständen nichts gehört, während anderseits Anzeichen genug

vorliegen, daß die nötigen Vorbereitungen in den Kriegshäfen sich glatt und, was mehr ist, unter absoluter Geheimhaltung abwickelten".

Was an den oben erwähnten Vorwürfen und den Erörterungen, die sich in der Presse daran knüpften, zutreffend sein mag, soll hier im Einzelnen nicht untersucht werden. Manches an ihnen ist stark übertrieben und geeignet, ein falsches Bild zu geben. Soviel scheint doch aber festzustehen, daß die militärischen Maßnahmen im Sommer für die Oberleitung der englischen Marine gleichsam eine Probemobilmachung bedeutet haben und daß hierbei einige Unvollkommenheiten zutage getreten sind, an deren Beseitigung man seitdem arbeitet. Die Schwierigkeiten scheinen vor allem im unzureichenden Zusammenarbeiten der obersten Stellen bestanden zu haben. »Hampshire Telegraph« schildert in etwas drastischer und populärer Form die Vorgänge jener Zeit; das Ministerium habe den damaligen Ersten Lord der Admiralität, Mr. McKenna, nach Operationsplänen, geeigneten Landungsstellen für eine Expeditionsarmee, Kriegsaufmarsch der Seestreitkräfte gefragt. Der Erste Lord, als Nichtfachmann, habe erstaunt ob solcher an ihn gerichteten Fragen die Regierung an den I. Seelord verwiesen. Admiral Sir Arthur Wilson aber, schweigsam nach seiner Gewohnheit, habe wenig Aufklärung gegeben und schließlich bemerkt, man möge ihm nur Mitteilung machen, wenn es Ernst würde; er würde dann schon seine Maßnahmen treffen.

Offenbar haben die Vorgänge jener Zeit erneut den Wunsch nach Schaffung eines »Naval War Staff« auftauchen lassen; auch der Personenwechsel in den obersten Stellen der Marine (s. auch „Stellenwechsel") dürfte, obwohl es nicht öffentlich zugegeben wird, damit in mittelbarem Zusammenhange stehen. Die Notwendigkeit eines engen, schon im Frieden angebahnten Hand-in-Hand-arbeitens zwischen oberster Staatsgewalt und Kriegsleitung, daneben auch zwischen den leitenden Stellen innerhalb der Marine selbst, scheint jedenfalls deutlich hervorgetreten zu sein.

Die »Navy League« beglückwünscht Sir E. Grey dazu, daß er, gestützt auf die englische Flotte, die Ehre Englands so erfolgreich verteidigt habe, richtet aber an die Öffentlichkeit die dringende Bitte, auf der Politik der „zwei Kiele gegen einen" der nächststarken europäischen Macht zu bestehen. Alle Fragen der inneren Politik seien verhältnismäßig unwichtig angesichts der dringenden Notwendigkeit, die englische Suprematie zur See aufrechtzuerhalten.

Im übrigen warnt die Fachpresse vor einem Rüstungsabkommen mit Deutschland. »Naval and Military Record« erklärt den ganzen Gedanken einer solchen Abmachung für Unsinn. Wenn das britische Volk die maritime Überlegenheit zu behaupten wünsche, so müsse es auch den Preis dafür zu zahlen bereit sein. Eine andere Möglichkeit gäbe es nicht, wenn man auch hoffen könnte, daß die Beziehungen zu Deutschland sich später einmal freundlicher gestalten mögen und daß Deutschland den festen Entschluß Großbritanniens, seine überragende Stellung um nichts in der Welt herzugeben, einmal begreifen werde.

Die konservative Presse unterhält eine lebhafte Agitation gegen Einschränkungen im Flottenausbau, die nach Mr. W. Churchills Rede angeblich drohen. Fast in allen Blättern erscheinen täglich Artikel hierüber. Ihr Inhalt ist ungefähr der, daß man sich durch die augenblickliche Lage nicht irre machen lassen solle, »two keels to one« sei und bleibe der einzige richtige Standard. Auch liberale Blätter, wie die sonst durchaus nicht deutschfeindliche »Western Daily Mercury« beteiligen sich an dieser Agitation; die Rede Sir E. Greys, meint das Blatt, wäre nicht möglich gewesen, wenn hinter der englischen Diplomatie nicht die Flotte stände, das habe die ganze englische Marine auch empfunden. „Es ist ja gut denkbar, daß diese Rede einen mäßigenden Einfluß auf Deutschlands Flottenpolitik ausübt. Inzwischen aber

verfolgt unsere Flotte, inmitten der Schachzüge der Diplomatie stets auf praktische Möglichkeiten bedacht, nur ein Ziel. Ihr strategisches Gebiet ist die Nordsee, d. h., ihr etwaiges Kriegsziel (»its objective«) ist die deutsche Flotte.“ Die liberalen »Daily News« melden, daß man jetzt den englischen Marineetat ausarbeite; er werde eine Verminderung der Ausgaben aufweisen. Adresse und Zweck dieser Bemerkung — nur einer von vielen gleichen in anderen Blättern — werden deutlich durch die darauffolgende Erwähnung des Abhängigkeitsverhältnisses des englischen Bauprogramms vom deutschen. Beschränke Deutschland sich auf Durchführung des Flottengesetzes, d. h., baue es zwei Schiffe im Jahre 1912, so werde England „nicht mehr als vier große Schiffe“ auf Stapel legen.

Im Unterhause fragte Mr. Ashley unter Angabe der Zahlen der zur Zeit detachierten und zu Überholungen abwesenden Schiffe nach der Kriegsbereitschaft der Heimat- und Atlantik-Flotte sowie nach ihrer Überlegenheit über die deutsche Hochseeflotte. Hierauf antwortete Mr. Churchill, ohne sich auf eine Würdigung der angeführten Zahlen einzulassen: „Die Situation ist durchaus natürlich und braucht keinen Anlaß zur Beunruhigung zu geben. Wir befinden uns jetzt in derjenigen Periode des Jahres, wo es üblich und angebracht ist, daß eine beträchtliche Anzahl von Schiffen ihre jährliche Überholung erledigt. Diese notwendigen Reparaturen zu vernachlässigen würde den Ruin der Flotte bedeuten. Solche Erwägungen machen sich mit mindestens dem gleichen Nachdruck auch in den Marinen anderer Nationen geltend. Die Bewegungen der Flotte werden stets unter gebührender Berücksichtigung sowohl der politischen Lage wie der strategischen Möglichkeiten geregelt.“

Auf eine Anfrage desselben Abgeordneten, ob die Atlantische Flotte jederzeit zur Verwendung in der Nordsee bereit sei und ob es nicht bedenklich sei, wenn sie sich häufig bis nach Gibraltar entfernte, erwidere der Erste Lord, dieser Verband würde erforderlichenfalls sofort die Heimatflotte verstärken können; nach Gibraltar würde die Atlantische Flotte nur geschickt, wenn die allgemeine Lage es gestattet.

— Größerbritannien. Mit eindrucksvollem Glanze ist die Kaiserkrönung in Delhi vonstatten gegangen. „Es ist leicht“, sagt Lord Curzon of Kedleston, der frühere Vizekönig, in seinem Vortrage über Indien, „mit unwissender Sicherheit diese Maßnahmen als zwecklosen Pomp und trügerische Prachtentfaltung verächtlich zu machen. Im Orient urteilt man anders darüber; dort gehört zur herrschenden Gewalt eine Art Ehrerbietung, und Staatsakte pflegen mit einem gewissen Zeremoniell und mit Vergnügungen verknüpft zu sein, an denen auch das Volk teilnimmt. In Indien, wo Millionen kaum einen Begriff davon haben, was die britische Herrschaft bedeutet und wo ihr Oberhaupt sich befindet, darf man keine Gelegenheit vorübergehen lassen, ihnen die Persönlichkeit ihres Herrschers näher zu bringen.“

Im Anschluß an die Krönungsfestlichkeiten hat der König und Kaiser einige wichtige Änderungen in der Verwaltung Indiens angekündigt, vor allem die Verlegung des Regierungssitzes von Kalkutta nach Delhi, also von der Küste nach dem Mittelpunkte des Landes hin. Allem Anschein nach wird diese Maßnahme des Herrschers in beiden Parlamenten auf heftigen Widerspruch stoßen; im Ober- wie im Unterhause hat man aber beschlossen, über die Frage nicht zu verhandeln, solange der König sich auf indischem Boden befindet.

In einer Rede zu Pretoria erklärte der Minister der südafrikanischen Union für die Landesverteidigung, Mr. Smuts, die Regierung beabsichtige, sich noch auf eine Reihe von Jahren dem Schutz der britischen Kriegsflotte anzuvertrauen, da sie vorläufig mit der Organisation der Landesverteidigung genug zu tun habe. Wenn diese Frage gelöst sei, könne man vielleicht dem Gedanken näher treten, eine südafrikanische Flotte zu bauen. Er hoffe aber, daß es nicht dahin kommen werde.

Der Kabinetts- und Regierungswechsel in Kanada scheint auch für den Fortgang der kanadischen Flottenentwicklung eine Kursänderung zu bedeuten. Der neue Premierminister, Mr. Borden, erklärte, das frühere Kabinett Laurier habe eine auf zehn Jahre zu verteilende Flottenausgabe von 50 Millionen Dollars vorgeschlagen und somit eine Flotte geplant, die ohne Wert für den Kampf und zur Zeit ihrer Fertigstellung schon veraltet sein würde. Die jetzige Regierung beabsichtige keine solche Ausgabe. Die ganze Frage müsse neu erwogen werden.

— Seekriegsrecht. Das Unterhaus hat das neue, vielumstrittene Seeprisengesetz in dritter Lesung angenommen, allerdings nur mit 172 Stimmen gegen 125; die Mehrheit, die schon bei der zweiten Lesung etwas zusammengeschmolzen war, ist also noch weiter zurückgegangen. Das Gesetz gelangte nun an das Oberhaus; die Imperial Maritime League hatte sich bereits bemüht, hier den Boden in ihrem Sinne vorzubereiten, indem sie an jedes Mitglied des Hauses einen Protest mit eingehender Begründung gesandt hatte. Earl Beauchamp leitete die Verhandlungen ein und empfahl die Annahme; er kündigte gleichzeitig an, daß das Gesetz erst in Wirksamkeit treten werde, wenn die Regierung eine befriedigende Zusicherung darüber erhalte, daß die anderen Signatarmächte der Londoner Deklaration den Worten „Stützpunkt“ (base of supply) und „befestigter Platz“ (fortified place) dieselbe Bedeutung beilegten wie die britische Regierung. Die Regierung stehe mit den anderen Mächten wegen dieser Angelegenheit bereits in Verbindung und habe Grund zu der Annahme, daß die Antworten befriedigend ausfallen würden. Lord Selborne beantragte hierauf unter Anführung der bekannten Gründe die Ablehnung des Gesetzes. Zum Schluß legte der Lordkanzler noch einmal zusammenfassend den Standpunkt der Regierung dar. England sei es gewesen, das die anderen Staaten zur Londoner Konferenz eingeladen habe, um der auf seekriegsrechtlichem Gebiet herrschenden Unsicherheit ein Ende zu bereiten. „Wie werden wir vor den anderen Völkern der Erde dastehen, wenn dieses Haus uns die Mittel verweigert, um das Abkommen zu verwirklichen? Ein Abkommen, dem wir nicht leichtfertig zugestimmt haben, sondern nach peinlichster Untersuchung, nach Beratung mit den sachkundigsten Männern und den besten Marinesachverständigen, das wir der Reichskonferenz unterbreitet haben und das die Reichskonferenz gebilligt hat!“ „Wissen die Lords“, so fuhr der Redner fort, „genug von diesem Gegenstand, um eine Ablehnung rechtfertigen zu können und es dann der Regierung zu überlassen, sich bei den anderen Nationen so gut es geht zu entschuldigen?“ — Das Oberhaus hat dem Wunsche der Regierung nicht entsprochen. Die Abstimmung ergab ein Nein mit 145 Stimmen gegen 53. — Die Ratifizierung der Londoner Deklaration ist damit auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben. Es ist ein seltener Fall in der Geschichte des Oberhauses, daß es einer durch demagogische Agitation erzeugten Volksstimmung so rückhaltlos entgegengekommen ist.

Bei der Besprechung der ganzen Verhandlungen über das Gesetz sagt »Morning Post« ziemlich skeptisch: „Es ist zuzugeben, zahlreiche zynische Beurteiler der Frage stehen auf dem Standpunkt, daß es wenig ausmacht, ob die Prize Bill und die Deklaration Gesetz werden oder nicht, weil mit dem Fallen des ersten Schusses unsere Seeoffiziere anfangen würden, die zweifelhaften Stellen, über die sich die Juristen heute noch streiten, auf ihre eigene Art auszulegen. Das werden sie ohne Zweifel tun, und sie werden dabei das ganze Land hinter sich haben. Es wäre aber doch töricht, Regeln aufzustellen, nur um sie von den Seeoffizieren brechen zu lassen, denn jeder Bruch eines Übereinkommens durch einen Kriegführenden ist durchaus dazu angetan, geschädigte Neutrale zu veranlassen, zu den Waffen zu greifen.“

— Stellenwechsel, Personal. In den obersten Stellen der Marine hat ein durchgreifender Wechsel stattgefunden. Admiral Sir Francis Bridgeman,

der bisherige Chef der Heimatflotte, ist I. Seelord geworden, Vizeadmiral Prinz Ludwig von Battenberg II. Seelord, Kapitän Pakenham IV. Seelord. Die militärisch wichtigen höchsten Posten in der Admiralität sind also sämtlich neu besetzt, geblieben ist nur der III. Seelord oder Controller, der die schiffbaulichen und technischen Angelegenheiten unter sich hat.

Zum Chef der Heimatflotte wurde ernannt Sir George A. Callaghan; zu dessen Nachfolger als Chef der 2. Division der Heimatflotte Sir John Jellicoe. An Stelle des Prinzen Ludwig von Battenberg erhielt Kontreadmiral Frederick T. Hamilton das Kommando der 3. und 4. Division der Heimatflotte. Kontreadmiral C. Burney wurde Chef der Atlantischen Flotte an Stelle von Admiral Sir John Jellicoe, Kontreadmiral Frederick C. D. Sturdee Chef des V. Kreuzergeschwaders.

Dem scheidenden I. Seelord, Admiral Sir Arthur Wilson, widmet die gesamte Presse zum Abschied anerkennende Worte. „Einen Meister der Strategie, einen vollendeten und furchtlosen Taktiker", nennt ihn »Times«, „von spartanischer Festigkeit — fast zu spartanisch für Männer aus weniger hartem Stoff —, einen Mann von vielseitigem Berufswissen und seltener schöpferischer Kraft." Der Nachfolger, Admiral Sir Francis Bridgeman, war bis zum März 1911 II. Seelord gewesen, kennt also die Aufgaben der Admiralität, daneben wird er als Kenner des Flottendienstes und bedeutender Organisator gerühmt. Admiral Prinz Ludwig von Battenberg gilt nach »Times« als „Vertreter des modernen und fortschrittlichen Geistes der Flotte"; er ist vor mehreren Jahren Direktor des Naval Intelligence Department gewesen, vielleicht erwartet man von ihm besonders wirksame Mitarbeit bei der angestrebten Schaffung des Naval War Staff. Kapitän Pakenham hat an Bord eines japanischen Kriegschiffes der Schlacht bei Tsushima beigewohnt, kennt also die moderne Seeschlacht aus eigener Anschauung.

Der Erste Lord der Admiralität, Mr. W. Churchill, hat im Unterhause erklärt, die Veränderungen bedeuteten keinen Tadel oder Vorwurf für irgendeines der aus der Admiralität scheidenden Mitglieder; sie hätten sonst zu Beginn des nächsten Jahres stattfinden müssen, man habe es aber für richtig gehalten, den Wechsel vor Beginn der kommenden Etatsverhandlungen vornehmen zu lassen. Alle sonstigen Gerüchte über mangelnde Kriegsbereitschaft im Sommer usw. entbehrten jeder Begründung.

In der Marine scheint man diese Personalveränderungen, die offenbar sehr unerwartet kamen, mit gemischten Gefühlen aufgenommen zu haben. »Hampshire Telegraph« weist darauf hin, daß unverkennbar der früher allgewaltige Admiral Lord John Fisher seine Hand dabei im Spiele gehabt habe; seine Freunde hätten durchweg die bevorzugten Stellungen erhalten. Lord Charles Beresford erklärte in einer Rede zu Leicester, der Wechsel habe „allgemeine Bestürzung in der Marine" hervorgerufen. Ohne Grund seien bei den Neubesetzungen 18 dienstältere Offiziere übergangen worden, darunter 11 besonders tüchtige und ebenso befähigte, wie die jetzt ausgewählten. Die von Mr. W. Churchill für die Veränderung angegebenen Gründe seien „kindisch": der von ihm eingeschlagene Weg »monstrous, vicious and fatal to the efficiency of the Service«. —

Die obersten Stellen sind auf diese Weise besonders jung besetzt. Admiral Sir Francis Bridgeman ist 62 Jahre alt, Prinz Ludwig von Battenberg 57, Sir George Callaghan 59, Sir John Jellicoe nahe an 52. —

»Western Daily Mercury« bringt folgende interessante Statistik über die erste Gruppe der nach dem Selborne-Plan eingestellten Seeoffizieranwärter: Gemeldet Anwärter August 1903: 278; davon eingestellt als Kadetten in Osborne 75; beim Übergang nach Dartmouth noch vorhanden: 64; am 15. Mai 1908 zum

Midshipman befördert: 56; nach Ablauf der 3jährigen Seekadettenzeit: 54; hiervon nach dem ersten Examen zum Unterleutnant befördert: 42; weiter befördert auf Grund eines wiederholten Examens: 7, im ganzen also 49.

In der Heimatflotte herrscht unter den Besatzungen Unzufriedenheit wegen Verkürzung des Urlaubs an den Wochenenden; die Mannschaften haben den ungewöhnlichen Weg eingeschlagen, dem Ersten Lord eine Petition vorzulegen, in der sie um Wiederherstellung ihrer alten Urlaubsrechte bitten, nämlich Beurlaubung von Freitag nachmittag bis Montag abend zu ihren Familien. Nach neueren Flottenbefehlen war diese Frist verkürzt worden auf die Zeit von Sonnabend mittag bis Montag früh. — Allgemein wird vielfach über „Unzufriedenheit in der Flotte" gesprochen und geschrieben; allzu große Bedeutung braucht man diesen Gerüchten nicht beizulegen. Immerhin bestätigt der Marineberichterstatter des »Standard«, daß unter den Besatzungen eine mißvergnügte Stimmung um sich greife; der Grund liege in dem dauernden Aufenthalt der großen Verbände in der Heimat und dem damit verbundenen teueren Leben, für das die Löhnung der Leute nicht ausreiche. Auf die Anfrage Lord Beresfords im Unterhause, was an diesen Nachrichten über »discontent in the Navy« Wahres sei, erwiderte der Erste Lord, offizielle Mitteilungen hierüber seien nicht an die Admiralität gelangt, er bäte jedenfalls, bei der bekannten loyalen Gesinnung der britischen Seeleute das Wort „Unzufriedenheit" nicht zu gebrauchen. Die Admiralität würde alles tun, um berechtigte Ansprüche der Mannschaften zu erfüllen.

In der Zeit zwischen dem 18. Dezember und dem 9. Januar erhalten die Besatzungen der Heimatflotte wachweise je 10 Tage Heimatsurlaub.

— Schwimmende Streitkräfte. Auf mehreren Schiffen der 1. Division wurde Gefechtsbesichtigung durch den Zweiten Admiral abgehalten; nach den Berichten darüber wurde diesmal auf Aussehen und Anstrich der Schiffe wenig Wert gelegt, vielmehr prüfte der Admiral den Dienst auf den Gefechtsstationen und ließ sich allerhand Exerzitien vorführen, wie sie der Ernstfall bringen kann. Diese neue Art des Besichtigens hat allgemein gefallen. — Die für Torpedoarmierung eingerichteten großen Dampfboote der 1. Division haben ein Nachtschießen gegen ihren Verband abgehalten. Die Schiffe lagen zu Anker mit ausgebrachten Netzen, die Boote griffen unter einheitlicher Führung zweimal an und schossen; mehrere Torpedos trafen und blieben in den Netzen hängen. — Am 11. und 12. Dezember hielten die 1. und 2. Division gemeinsam taktische Übungen im Kanal unter dem neuen Flottenchef ab. — Die 3. Division hat Ende November Artillerieschießübungen im Verbande vorgenommen.

Nach einer Mitteilung des Ersten Lords im Parlament haben die Schiffe der Heimatflotte im September nie weniger als $^2/_3$ ihres kriegsmäßigen Kohlenbestandes und 98 Prozent ihrer Munitionsausrüstung an Bord gehabt.

Die neueren Panzerkreuzer von der „Invincible"-Klasse ab erhalten zum Unterschiede von den älteren Kreuzern die amtliche Bezeichnung »battle-cruiser«.

— Neubauten, technische Angelegenheiten. Linienschiff „Monarch" hat Probefahrten begonnen. Der ursprünglich auf Ende September, dann auf Mitte Dezember festgesetzte Beginn der Probefahrten des Panzerkreuzers „Lion" hat noch weiter, auf den 30. Dezember, verschoben werden müssen, da das Hauptdampfrohr der einen Turbine die Druckprobe nicht bestanden hat. Erhebliche Schwierigkeiten mit ihren Turbinen haben in den letzten Monaten auch „Bristol" und „Dartmouth" gehabt, die mehrfach aus diesem Anlaß die Werft in Anspruch nehmen mußten.

Der ungeschützte Kreuzer „Amphion" ist vom Stapel gelaufen. Baudaten für die 3 geschützten Kreuzer des diesjährigen Bauprogramms (in Klammern die Daten für „Chatham") Deplacement 5527 (5487) t; Maschinen 27 000 (25 000) HP; Geschwindigkeit 26 (25,5) kn; Armierung: zehn (acht) 15,2 cm-SK. Die 7 letzten Zerstörer des Programms 1911 sind jetzt in Bau gegeben, und zwar 4 Boote bei Thornycroft, je 1 bei Denny & Co., Fairfield & Co. und The Parsons Co., Wallsend on Tyne. Einzelheiten noch nicht bekannt, wahrscheinlich 920 t Deplacement, 32 kn Geschwindigkeit, Ölfeuerung.

An Bord des nahezu fertigen, aber noch in Händen der Werft befindlichen „Orion" ereignete sich bei Erprobung der Dynamomaschinen eine Ölexplosion im Dynamomaschinenraum. 18 Menschen wurden verletzt. Der Grund ist noch nicht einwandfrei ermittelt.

— Häfen, Werften, Küstenverteidigung. Mr. W. Churchill hat eine Kommission unter dem Vorsitz des Zivillords der Admiralität, Mr. Lambert, zur Untersuchung der Verwaltung der Staatswerften eingesetzt.

»Hampshire Telegraph« berichtet auf Grund zuverlässiger Nachrichten, daß im Etat 1912 Mittel für den Ausbau von Lamlash als Marinestation gefordert werden sollen. Zunächst sollen nur 10 Zerstörer und 6 Unterseeboote, später eine Division der Heimatflotte dauernd dort stationiert werden. Umfangreiche Kohlen- und Öldepots sind vorgesehen.

Der Stapellauf des im Medway zu stationierenden Schwimmdocks sollte bei Swan, Hunter and Wigham Richardson, Wallsend, am 7. Dezember vor sich gehen, ist jedoch bisher nicht geglückt.

Auf Anfrage erklärte Mr. Macnamara im Unterhause, das schwimmende Kohlendepot in Portsmouth könne 12 000 t Kohlen fassen, habe 3 105 000 M. gekostet, könne zwei Schiffe gleichzeitig bekohlen, sei aber nicht dazu eingerichtet, um von einem Hafen in den andern geschleppt zu werden.

— Artillerie. Lord Ch. Beresford fragte im Unterhause an, ob es wahr sei, daß die Feuerleitungsstationen auf „Orion", „Conqueror", „Thunderer", „Lion", „Prinzeß Royal", „Colossus" und „Hercules" einer Änderung bedürften, daß der Spotter hinter dem vorderen Schornstein und beinahe über diesem stationiert sei, daß er in Gefahr sei, zu ersticken, und daß die Temperatur in der Beobachterstation 220 Grad betrage. Mr. Churchill antwortete, daß sich auf den genannten Schiffen Unzuträglichkeiten ergeben hätten und daß Änderungen erwogen würden.

»Morning Post« schreibt in einem Aufsatz über die neuesten schweren Geschütze: „Artillerieversuche hören in der englischen Marine nie auf, und es ist kein Geheimnis, daß man die Hoffnung hegt, ein noch besseres und größeres Geschütz als das jetzige 34,3 cm-Modell aufzustellen. In anderen Ländern sind Geschütze von schwererem Kaliber schon angenommen, aber nach den darüber vorliegenden Berichten sind sie nicht wirksamer als unsere 34,3 cm-Geschütze, und als Schiffsbestückung sind sie tatsächlich weniger wirksam. Die auf die Aufstellung eines größeren Geschützes hinzielenden Untersuchungen haben ein verbessertes Modell des 34,3 cm ergeben, und es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die Schiffe der „King George"-Klasse diese Bestückung erhalten werden. Das Merkmal des neuen Geschützes ist erhöhte Mündungsgeschwindigkeit. Außerdem soll eine Erhöhung des Geschoßgewichts um mehr als 45 kg eintreten, so daß dieses zwischen 611 und 635 kg betragen wird. Das bedeutet verstärkte Durchschlagskraft und verstärkte Sprengwirkung des Geschosses am Ziel. Die Pläne für künftige Linienschiffe werden die Aufstellung von schwereren Geschützen als das 34,3 cm vorsehen, sobald dies für vorteilhaft gehalten wird. Diese Vergrößerung des Kalibers könnte ohne Schwierigkeit schon jetzt vor-

genommen werden. Aber man hält das verbesserte 34,3 cm-Geschütz — das ebensoviel wiegt wie das jetzige 34,3 cm — für einen zur Zeit ausreichenden Fortschritt. Die Untersuchungen werden weiter geführt im Hinblick auf die Bestückung der jetzt noch nicht bestellten Schiffe."

Unterseeboot „D 4" ist mit einer 7,6 cm-S-K in Verschwindlafette mit hydraulischen Bewegungseinrichtungen ausgerüstet; Aufstellung vor dem Kommando-



Englisches Unterseeboot „D 4",
armiert mit einer 7,6 cm-SK in Verschwindlafette.

turm, Schußweite etwa 5000 m. Erste Versuche in Barrow, wo das Geschütz eingebaut worden ist, werden in Portsmouth fortgesetzt.

— Torpedowesen. Im Laufe des Winters wird aus den fertig werdenden Zerstörern der „Acheron"-Serie eine neue, die 7., Flottille gebildet.

Wie »Naval and Military Record« aus amtlicher Quelle erfährt, ist nach Beseitigung vieler Schwierigkeiten die Konstruktion eines Torpedos mit größerer

Laufstrecke und größerer Geschwindigkeit abgeschlossen. Die neuen Torpedos sind angeblich kleiner und billiger, die ersten sollen im Februar fertig sein.

— Luftschiffahrt. Commander Schwann vom Luftschiff-Tender „Hermione“ hat erfolgreiche Versuche mit einem Hydro-Aeroplan angestellt, der auf dem Wasser zu schwimmen und von dort aufzusteigen vermag. E. E. Sch.

⚜

Vereinigte Staaten von Amerika. Die in Dienst befindlichen Seestreitkräfte. Zu Beginn des neuen Jahres soll auch diesmal eine Übersicht über die Einteilung und Dislokation der amerikanischen Seestreitkräfte gegeben werden.

I. Atlantische Flotte.

Flottenchef (seit Juni 1911): Kontreadmiral Osterhaus.

1. Division.

Chef (seit Juni 1911):
Kontreadmiral Osterhaus.

„Connecticut“ P,
„Delaware“,
„North Dacota“,
„Michigan“.

2. Division.

Chef (seit Mai 1911):
Kontreadmiral Badger.

„Louisiana“ ⚑,
„Vermont“,
„Kansas“,
„South Carolina“,
„New Hampshire“.

3. Division.

Chef (seit Mai 1911):
Kontreadmiral Ward.

„Minnesota“ ⚑,
„Missouri“,
„Mississippi“,
„Idaho“,
„Ohio“.

4. Division.

Chef (seit Oktober 1910):
Kontreadmiral Howard.

„Georgia“ ⚑,
„Virginia“,
„New Jersey“,
„Nebraska“,
„Rhode Island“,

5. Division.

Chef (seit August 1911):
Kontreadmiral Fiske.

„Washington“ ⚑,
„North Carolina“,
„Chester“,
„Salem“.

Troß.

Vorratsschiff „Celtic“,
 „ „Culgoa“,
Munitionsschiff „Lebanon“,
Tender „Yankton“,
 „ „Patapsco“,
 „ „Patuxent“,
Werkstattschiff „Panther“,
Lazarettschiff „Solace“.

Torpedo- und Unterseebootsverbände an der atlantischen Küste.

Chef: Fregattenkapitän Eberle.
Tender „Dixie“.

5. Halbflottille.
„Porter“ P,
„Dupont“,
„Blakeley“,

7. Halbflottille.
„Reid“ ▷,
„Smith“,
„Flusser“,
„Lamson“,
„Preston“.

8. Halbflottille.
„Drayton“ ▷,
„Paulding“,
„McCall“,
„Roe“,
„Terry“.

9. Halbflottille.
„Perkins“ ▷,
„Mayrant“,
„Sterrett“,
„Warrington“,
„Walke“.

10. Halbflottille.
„Patterson“ ▷,
„Monaghan“,
„Ammen“,
„Burrows“,
„Tripple“.

3. Unterseebootsflottille.
„Grayling“ ▷,
„Bonita“,
„Narwhal“,
„Salmon“,
„Snapper“,
„Stingray“,
„Tarpon“,
Tender „Castine“,
 „ „Severn“.

II. Pazifische Flotte.

Chef (seit Februar 1911): Kontreadmiral Thomas.

1. Division.

Chef (seit Oktober 1910):
Kontreadmiral Thomas.

„California“ P,
„Maryland“,
„South Dakota“.

2. Division.

Chef (seit Februar 1911):
Kontreadmiral Southerland.

„West Virginia“ ⚑,
„Colorado“,
„Pennsylvania“.

Troß.

Vorratsschiff „Glacier“.



Torpedo- und Unterseebootsverbände an der pazifischen Küste.

Chef: Korvettenkapitän Richardson.

Tender „Iris“.

1. Halbflottille.	2. Halbflottille.	3. Halbflottille.	1. Unterseebootsflottille.
„Whipple“ A,	„Preble“ A,	„Farragut“ A,	„Grampus“ A,
„Hopkins“,	„Paul Jones“,	„Lawrence“,	„Pike“,
„Hull“,	„Perry“,	„Rowan“,	Tender „Fortune“.
„Truxtun“.	„Stewart“.	„Goldsborough“.	

III. Asiatische Flotte.

Chef (seit Mai 1911): Kontreadmiral Murdock (wird im Februar 1912 durch Kontreadmiral Nicholson ersetzt).

1. Division.	2. Division.	3. Division.
„Saratoga“,	„Callao“,	„Pampango“,
„New Orleans“,	„Elcano“,	„Quiros“,
„Albany“.	„Helena“,	„Rainbow“.
	„Samar“,	
	„Villalobos“,	
	„Wilmington“.	

Außerdem: „Monterey“, „Nanshan“.

Torpedo- und Unterseebootsverbände in Ostasien.

Chef: Kapitänleutnant Kerrick.

1. Torpedobootsflottille.		1. Unterseebootsflottille.	
„Bainbridge“ A,	„Chauncey“,	„Shark“ A,	„Porpoise“,
„Dale“,	„Decatur“,	„Adder“,	Tender „Mohican“.
„Barry“,	Tender „Pompey“.	„Moccasin“.	

— Marinepolitik. Der Marineminister hat in der Sitzung der Schiffbautechnischen Gesellschaft in New York am 17. November seine bekannte Absicht dargelegt, die Zahlmeister und die Schiffbaukonstrukteure mit den Seeoffizieren in einem Korps zu vereinigen. Es seien dann alle Laufbahnen der Marine im Seeoffizierkorps zusammengefaßt, ausgenommen die Ärzte und Pfarrer, die man nie zu den Kombattanten würde zählen können. Seine Ausführungen schließt der Staatssekretär mit den Worten: „Seemacht ist die natürliche Verteidigung der Vereinigten Staaten.“

Der bekannte amerikanische Marinekritiker Reuterdahl hat in einem Artikel mit der Überschrift: „Wenn wir kämpfen müßten!“ alle Schäden aufgedeckt, die seiner Ansicht nach in der Marine zur Zeit vorhanden sind. Zusammengefaßt sind dies die folgenden:

1. Die Admirale sind zu alt. 2. Die Admirale haben keine genügende Erfahrung in der taktischen und strategischen Handhabung von Verbänden. 3. Eine offensive strategische Verwendung der amerikanischen Geschwader setzt Kohlendampfer und Hilfsschiffe in genügender Zahl voraus. Die Zahl der vorhandenen Kohlen- und Reparaturschiffe entspricht nicht dem Bedürfnis, die Zahl der vorhandenen Munitionsschiffe ist ungenügend. Über dem Bau von Linienschiffen hat man den umfangreichen Apparat vergessen, der nötig ist, um mit ihnen zu operieren; etwa ebenso wie wenn man nur Kanonen in ein Schiff baute und alle die weiteren Apparate, die nötig sind, sie zu handhaben und abzufeuern, vergäße. 4. Torpedobootzerstörer fehlen in großer Zahl. Für jedes Linienschiff müßten 4 Boote gebaut werden, ein Prinzip, nach dem in richtiger Erkenntnis Deutschland, Japan und Frankreich verfahren. 5. Seegehende Minenlege- und -Suchfahrzeuge fehlen ganz. 6. Das Fehlen einer Handelsmarine, die über große und schnelle Fahrzeuge verfügt, wird sich im Kriege sehr unangenehm fühlbar machen. 7. Die Vereinigten Staaten, als das

Land, das am meisten Öl produziert, haben die Ölfeuerung auf Kriegschiffen zuletzt von allen Staaten eingeführt. Öldampfer fehlen fast ganz. Im Kriege wird man auf den Patriotismus der Standard Oil Company angewiesen sein. 8. Die Zahl der vorhandenen Kreuzer steht in keinem Verhältnis zu den vorhandenen Linienschiffen. Sie ist viel zu gering. 9. Es herrscht ein großer Personalmangel. 10. Das Fehlen von großen Manövern, in denen Geschwader gegen Geschwader kämpfen, wie dies in allen größeren Marinen der Fall ist, beeinflußt nicht nur das Können der Admirale und Kommandanten ungünstig, sondern auch das der Artillerieoffiziere und Geschützführer. 11. Jede große Marine hat einen Admiralstab, der Pläne vorbereitet für den Krieg, durch besonders dazu ausgebildete Admiralstabsoffiziere. In der amerikanischen Marine gibt es niemand, der hierfür verantwortlich wäre.

Vorstehende Mängel sind im wesentlichen dieselben, die von fachmännischer und teilweise auch von autoritativer Seite bereits verschiedentlich zur Sprache gebracht sind; der Reuterdahlsche Artikel bringt sie nur noch einmal in der dem Verfasser eigenen pessimistischen Weise vor.

— Organisation. Um einem lange gefühlten Bedürfnis zu entsprechen, hat der Staatssekretär der Marine eine Stellung im Navy Department geschaffen, die des Directors of Navy Yards, der dem Unterstaatssekretär der Marine direkt unterstellt ist. Der Director of Navy Yards, der den Rang eines Kontreadmirals bekleidet und einen Kapitän zur See als Assistenten hat, wird der Werftdezernent des Marineamts. Seine Aufgabe soll sein, die Werften im Marineamt zu vertreten, ihren Geschäftsverkehr einheitlich zu gestalten und zu verbessern. Den Oberwerftdirektoren gegenüber hat er nicht die Stellung eines Vorgesetzten. Er steht ihnen gegenüber ganz ähnlich wie der Director of Target Practice, der die Schießübungen in der amerikanischen Marine wesentlich gefördert hat.

— Pazifische Flotte. Die Parade der Pazifischen Flotte vor Los Angeles, an der nur ein altes Linienschiff beteiligt war, während sich vor New York 24 Linienschiffe, darunter eine Reihe von solchen neuester Bauart, versammelt hatten, hat den Blättern der Westküste erneut Veranlassung gegeben, auf die Schutzlosigkeit der Vereinigten Staaten an den Ufern des für ihre zukünftige Entwicklung wichtigsten Ozeans hinzuweisen und die amerikanische Flottenpolitik, soweit sie in der Dislokation zum Ausdruck kommt, scharf zu verurteilen.

— Personal. Kontreadmiral Wainwright, einer der vier Aids, Chef des Operations-Departements im Marineamt, ist am 17. Dezember wegen Erreichung der Altersgrenze verabschiedet. Als aid for operations war Wainwright der stellvertretende (»acting«) Kommandierende Admiral im Falle eines Krieges, acting insofern, als den Oberbefehl über die Marine der Präsident selbst führt. Beim Untergang der „Maine“ 1898 im Hafen von Havana war Admiral Wainwright Erster Offizier dieses Schiffes. Zu seinem Nachfolger als Chef des Operations-Departements ist Kontreadmiral Vreeland ernannt, bisher aid for inspections, Chef des Besichtigungs-Departements.

Zum Director of Navy Yards im Marineamt wurde Kontreadmiral Willits ernannt.

Mit dem 1. Januar 1912 sind folgende vom Präsidenten der Vereinigten Staaten am 4. Oktober 1911 genehmigte Bestimmungen des Marineministeriums über körperliche Übungen der Marineoffiziere in Kraft getreten:

1. Alle Marineoffiziere (Ausnahmen siehe lfd. Nr. 9 u. 11) haben in jedem Monat einmal einen Weg von 16 km zurückzulegen. Dieser ohne Unterbrechung hinter-

einander auszuführende Marsch darf nicht mehr als 4, nicht weniger als $3^1/_2$ Stunden in Anspruch nehmen.

2. In den Tropen oder in Plätzen mit ähnlichen Temperaturen ermäßigt sich diese Zeit um zwei Drittel.
3. Die Admirale und Kommandanten haben den unterstellten Offizieren Gelegenheit zu geben, sich auf diese Märsche vorzubereiten.
4. Abkommandierte Offiziere, die beim Leuchtfeuerwesen, im Fischereidienst, auf Besichtigungsreisen, bei Rekrutenaushebungen usw. beschäftigt sind, wo ihnen kein Arzt zur Verfügung steht, können, wenn anders nicht möglich, die Übungen auch ohne vorherige ärztliche Untersuchung ausführen.
5. Vor dem ersten Monatsmarsch in jedem Jahre ist jeder Offizier durch eine Sanitätskommission zu untersuchen, ob er den Marsch ohne Schaden für seine Gesundheit zurücklegen kann. Eine nochmalige Untersuchung ist im unmittelbaren Anschluß an den Marsch vorzunehmen.
6. Die Verhandlung der Sanitätskommission geht zu den Personalpapieren. Über den Ausfall einer monatlichen Übung aus körperlichen Rücksichten ist am letzten Tage des betreffenden Monats eine die Gründe darlegende Meldung an das Marinekabinett (Personalabteilung des Marineamts) einzureichen.
7. Hält die Sanitätskommission den Offizier nicht für fähig, den Marsch zurückzulegen oder versagt der Offizier beim Marsch, so hat eine Verabschiedungskommission (retiring board) zu entscheiden, ob
   a) dem Offizier diese Übungen für dauernd zu erlassen sind,
   b) ihm die Übungen für eine bestimmte Zeit zu erlassen sind,
   c) der Offizier wegen Nichterfüllung der Bedingungen von der Weiterbeförderung auszuschließen ist.
8. Der Offizier, der die Übungen nicht erfüllt, hat mit allen Mitteln anzustreben, sobald wie möglich wieder in den Besitz der notwendigen körperlichen Kräfte zu kommen.
9. Der Offizier, der sich im Dienst ein Leiden zugezogen hat, das ihn verhindert, die Bedingungen zu erfüllen, wird von der Innehaltung dieser Bestimmungen entbunden.
10. Unternimmt ein Offizier den Marsch entgegen dem Gutachten der Sanitätskommission, so tut er dies auf eigene Verantwortung.
11. In dem der Verabschiedung vorangehenden Jahre ist der Offizier von der Ablegung der Übung entbunden.
12. Den Offizieren wird das „Müllern" in ihrem eigensten Interesse besonders empfohlen.

Die bisherigen Bestimmungen vom Januar 1909, die Marsch-, Reit- oder Radfahrübungen von längerer Dauer vorsahen, sind hierdurch außer Kraft gesetzt.

— Mannschaften. Die Zahl der Urlaubsüberschreitungen betrug in fünf Monaten auf den 16 Linienschiffen der Atlantischen Flotte durchschnittlich 447 pro Schiff; Höchstzahl 774, Mindestzahl 142.

— Zollwachtwesen. Im Zollwachtwesen ist insofern eine weitere Umorganisation eingetreten, als die einzelnen Zollkutter, die bisher dem Kommandanten der Seezollbehörde in Washington direkt unterstanden, in fünf Divisionen zusammengezogen sind. An der Spitze jeder Division steht ein älterer Kapitän des Zollwachtwesens. Die fünf Divisionschefs haben ihren Sitz in New York, Boston und Charleston an der atlantischen und in Port Townsend (Washington) und San Francisco an der pazifischen Küste.



— Schiffsartillerie. Das Übungsprogramm für 1912 sieht Schießen im Divisions- und Geschwaderverbande vor.

— Torpedowesen. Im Anschluß an den ersten Schießversuch gegen die äußere Bordwand eines Kaissons (vgl. „Marine-Rundschau", Dezemberheft S. 1612) fand am 9. November ein weiterer Versuch mit dem Davis-Torpedo, diesmal gegen die gepanzerte Rückwand des Kaissons, statt.

Die Granate wurde hierbei gegen die 76 mm starke Beplattung geschossen, durchschlug diese jedoch nicht, obgleich die Platte angerissen wurde. Aus irgendwelchen Gründen detonierte die Granate außerhalb des Kaissons. Die Wand des Kaissons wurde nicht schwer beschädigt; er sank indessen, und zwar infolge der Verbeulung der Spanten, die anscheinend durch den Stoß des Torpedos hervorgerufen war. Wenn der Torpedo sich auch nicht als so leistungsfähig erwies, wie man erwartet hatte, so wurde der Versuch doch von den Offizieren des Waffen-Departements als ein Erfolg angesehen. Man glaubt, daß durch Einführung einiger Verbesserungen der Torpedo zu einem gefährlichen Kriegsmittel gemacht werden kann. Später wird ein gewöhnlicher Torpedo gegen das Kaisson geschossen werden, und wenn dieser hiernach noch wieder gehoben werden kann, wird man noch einmal einen Versuch mit einem Davis-Torpedo machen.

— Funkentelegraphie. Durch die Übernahme der Funkenstation Nome (Alaska) durch das Signalkorps der Armee ist Alaska mit einem vollständigen Funkennetz überzogen.

— Flugwesen. Kapitänleutnant Rodgers, Fluglehrer in Annapolis, hat verschiedene beachtenswerte Flüge mit einem Hydro-Aeroplan ausgeführt. Nachdem er von Land aufgestiegen war, umkreiste er einige Schiffe des Geschwaders und ging dann längsseit des Linienschiffes „Ohio" nieder. Hier wurde er mit seinem Flugfahrzeug von einem Bootskran der „Ohio" eingesetzt, die darauf in See ging. Im offenen Wasser stoppte das Schiff, der Hydro-Aeroplan wurde durch den Kran ausgesetzt und Kapitänleutnant Rodgers ließ die Maschine in dem Angenblick anspringen, in dem sein Fahrzeug frei vom Schiff war.

— Neubauten. Nach englischen Nachrichten hat die Waffenabteilung des Marineamts den Auftrag erhalten, sich schleunigst über die Frage schlüssig zu werden, ob die im Bau begriffenen 27 000 t-Schlachtschiffe „New York" und „Texas" statt der projektierten 12 Stück 35,6 cm-Turmgeschütze, nicht doch mit 8 (oder 10) 40,46 cm-Kanonen armiert werden könnten. Es ist derselbe Rohrtyp, der in erster Linie für die Armierung der Turmforts der Einfahrten zum Panamakanal bestimmt ist. Das im Versuch stehendeProberohr wiegt 75 000 kg. Die 890 kg schwere Granate trägt zielsicher auf 12 km. Selbst bei einem baldigen Abschlusse der Erprobungen ist es aber nicht wahrscheinlich, daß man bereits bei diesen beiden Schiffen zu dem schwereren Geschütz übergehen wird.

Alle Linienschiffe von der „Virginia"-Klasse an erhalten neue Kommandotürme, anscheinend einen Aufbau von elliptischem Querschnitt auf dem bisher vorhandenen. Der Vorschlag, die obere Hälfte drehbar einzurichten, hat keine Berücksichtigung gefunden.

Die Admiralstabskommission hat Pläne für zwei 30 000 t-Linienschiffe vorbereitet, die im nächsten Jahre vom Kongreß gefordert werden sollen.

Marinesekretär Meyer erklärte, daß die amerikanische Marine von der Turbine als Antriebsmittel für Linienschiffe abgegangen und zur Kolbenmaschine zurückgekehrt sei, trotz der entgegengesetzten Ansichten der europäischen Fachkreise. Die Kolben-



maschine sei für Marschfahrten um 30 Prozent ökonomischer, bei hohen Geschwindigkeiten sei der Brennstoffverbrauch ungefähr gleich.

Entsprechend dem Gebrauch in den anderen größeren Marinen haben die amerikanischen Unterseeboote an Stelle ihrer bisherigen Namen, die von Fischen entlehnt waren, Nummern und Zahlen erhalten, um sie leichter unterscheiden zu können. Die fertigen Boote sind danach wie folgt umgetauft:

„Plunger"	in	„A 1"	„Tarpon"	in	„C 3"	„Seal"	in	„G 1"
„Adder"	=	„A 2"	„Bonita"	=	„C 4"	„Tuna"	=	„G 2"
„Grampus"	=	„A 3"	„Snapper"	=	„C 5"	„Turbot"	=	„G 3"
„Mocassin"	=	„A 4"	„Narwhal"	=	„D 1"	„Thrasher"	=	„G 4"
„Pike"	=	„A 5"	„Grayling"	=	„D 2"	„Seawolf"	=	„H 1"
„Porpoise"	=	„A 6"	„Salmon"	=	„D 3"	„Nautilus"	=	„H 2"
„Shark"	=	„A 7"	„Skipjack"	=	„E 1"	„Garfish"	=	„H 3"
„Viper"	=	„B 1"	„Sturgeon"	=	„E 2"	„Haddock"	=	„K 1"
„Cuttlefish"	=	„B 2"	„Carp"	=	„F 1"	„Cachelot"	=	„K 2"
„Tarantula"	=	„B 3"	„Barracuda"	=	„F 2"	„Orca"	=	„K 3"
„Octopus"	=	„C 1"	„Pickerel"	=	„F 3"	„Walrus"	=	„K 4"
„Stingray"	=	„C 2"	„Skate"	=	„F 4"			

Die vier neuen Unterseeboote des Bauprogramms 1911 haben die Bezeichnungen „K 5", „K 6", „K 7" und „K 8" erhalten.

Der Unterseebootstender des Programms 1911 hat den Namen „Niagara", das Kanonenboot „Nr. 9" den Namen „Sacramento" und das im Bau befindliche Flußkanonenboot den Namen „Monocacy" erhalten.

Den Flottenkohlendampfern des Bauprogramms 1911 sind folgende Namen gegeben: „Nr. 9" „Proteus", „Nr. 10" „Nereus", „Nr. 11" „Orion", „Nr. 12" „Jason".

Das Marineamt geht mit der Absicht um, den Kohlendampfer „Vesta", der sich als solcher nicht bewährt hat, zum Werkstattschiff umzubauen. Das Bureau of Steam Engineering hat den Entwurf für ein Werkstattschiff von 13 500 t Deplacement und 14 kn Geschwindigkeit in Arbeit; davon würden zwei Schiffe, eins für die Atlantische und eins für die Pazifische Flotte notwendig werden.

— Streichungen von der Schiffsliste. Das Vermessungsschiff „Hist" ist am 20. November von der Liste der Kriegschiffe gestrichen und für 10 000 ℳ verkauft worden.

— Panamakanal. Die Befestigungen am Kanal und deren Batterien werden meist die Namen bekannter Generale der amerikanischen Armee erhalten. Die Hauptbefestigung am Westausgange des Kanals wird Fort Grant, die drei Hauptforts am atlantischen Ausgange des Kanals werden Fort Sherman, Fort Randolph und Fort de Lesseps benannt werden.

In Fort Sherman sollen neben 35,6 cm-Kanonen und einer 30,5 cm-Mörserbatterie zwei 40,6 cm-Geschütze aufgestellt werden.

v. Selchow.



Frankreich. Die Marine im Parlament. Am 9. und 11. Dezember wurde in der Deputiertenkammer der Marineetat verhandelt; da die Redezeit der einzelnen Abgeordneten bei der gesamten Etatsdebatte auf je 15 Minuten festgesetzt war, so nahmen die Verhandlungen über das Marinebudget nur 2 Tage in Anspruch. Den größten Raum nahm dabei naturgemäß die Erörterung der Pulverfrage ein, bei der der Marineminister einen sehr schweren Stand hatte, da sowohl der Berichterstatter

über den Marineetat, M. Painlevé, als auch der Abgeordnete Jaurès die neuen schwerwiegenden Enthüllungen über die Unzuverlässigkeit auch der neueren Pulversorten zu heftigen Angriffen gegen M. Delcassé benutzten und die Verhandlung über eine rein militärische Frage auf das politische Gebiet hinübergeleitet wurde.

Der Bericht des Kammerreferenten behandelte außer der Pulverfrage diejenige der Kohlenversorgung, des Flottenoberkommandos, der Seeherrschaft im Mittelmeer, der Werftverwaltung, des Sanitätsdienstes und der Verwaltung der Handelsflotte. Die interessanteren Punkte seien in Verbindung mit den entsprechenden Verhandlungen in der Kammer kurz hervorgehoben.

Die Bauzeit der neuen Schiffe wurde vom Minister auf „voraussichtlich etwas weniger als 3 Jahre" angegeben. Die Baupreise betrugen pro Tonne bei den auf Staatswerften gebauten Schiffen: „République" und „Démocratie" (1901) 2000 *M*, „Mirabeau" (1907) 2286,4 *M*, „Jean Bart" und „Courbet" (1910) 2093,6 *M*; bei den von der Privatindustrie gelieferten Schiffen: „Patrie" (1901) 2188 *M*, „Voltaire" (1906) 2448,8 *M*, „Paris" und „France" (1911) 2148,8 *M*.

Die Feuergeschwindigkeit betrug: 1905 bei der 30,5 cm-K M/93 einen Schuß in 2 Min. 51 Sek., 1911 bei demselben Geschütz einen Schuß in 1 Min. 13 Sek., beim M/93-96 in 1 Min.; bei der 19,4 cm-K 1905 einen Schuß in 1 Min. 36 Sek., 1911 in 28 Sek.; bei der 16,4 cm-K 1905 einen Schuß in 35 Sek., 1911 in 21 Sek.

Die Trefferprozente der Artillerie stiegen von 15 Prozent auf 3500 m Entfernung im Jahre 1905 auf 21 Prozent bei 6600 m.

Von insgesamt 1972 Seeoffizieren sind an Bord kommandiert etwas mehr als die Hälfte der lieutenants de vaisseau, ein Drittel der Stabsoffiziere, ein Fünftel der Admirale. Die Beförderung zum lieutenant de vaisseau erfolgt im Mittel mit 30 Jahren, zum Fregattenkapitän mit 44 Jahren, zum Kapitän zur See mit 52 Jahren; es gibt zurzeit 14 lieutenants, die 17 Jahre, und 17, die 16 Jahre im Dienstgrade sind. Um die Beförderungsverhältnisse zu verbessern und das Offizierkorps zu verjüngen, wurde von Kapitän Daveluy vorgeschlagen, die Altersgrenze der Admirale um 2 Jahre, die der Stabsoffiziere um 5 Jahre und die der Subalternoffiziere um 8 Jahre herabzusetzen. Die Schaffung des Korvettenkapitän-Dienstgrades wurde wiederum befürwortet.

Die Aufrechterhaltung der Seeherrschaft im Mittelmeer wurde vom Marinereferenten als das Hauptziel der französischen Flotte bezeichnet; dazu müsse die ganze Flotte im Kriegsfall im Mittelmeer konzentriert werden, ihre überwiegende Stärke werde vielleicht Italien veranlassen, neutral zu bleiben. — Von verschiedenen Seiten wurde energisch verlangt, daß die Flotte häufiger im Norden übe, um ihre Ausbildung zu fördern; M. Delcassé sagte die Abhaltung der nächsten Manöver im Atlantik zu. — Die Frage des Oberkommandos der Flotte wurde vom Berichterstatter als noch nicht befriedigend geregelt bezeichnet. M. Delcassé antwortete ausweichend und unklar: einerseits gab er zu, daß gegenwärtig in einem Kriegsfall der Flottenchef der Ersten Flotte Oberbefehlshaber der gesamten Flotte sein werde, anderseits erklärte er, der Generalinspekteur der heimischen Geschwader sei voraussichtlich auch fernerhin zur Leitung der Manöver berufen; es würde also der designierte Oberbefehlshaber nicht gleichzeitig die Friedensübungen der gesamten Flotte leiten.

Der Ausbau Bisertas auf Kosten von Lorient, das nur eine Bauwerft behalten sollte, und von Rochefort, das sowohl als Kriegshafen wie auch als Werft überflüssig erscheine, wurde verschiedentlich befürwortet.

Hinsichtlich der Kohlenversorgung der Flotte wurde die Beschaffung von 50 000 t Cardiff-Kohle zu 24,4 *M* pro Tonne für Toulon gebilligt, da die französischen Briketts eine ungeheuere Rauchentwicklung verursachen — sie werden im Manöver-

bericht des Generalinspekteurs als »charbon de la défaite« bezeichnet — und auf die Ausschreibung von 50 000 t Stückkohlen von französischen Zechen nur Angebote auf 11 000 t zu 31,6 bis 32,8 M die Tonne einliefen. Die erhebliche Herabsetzung der Preise des Heizöls infolge der Ankunft eines Öldampfers wurde betont (1910 Bedarf für drei Monate: 437 600 M, 1911 Bedarf für sechs Monate: nur 548 000 M). Der Bau von Öltanks ist in Cherbourg vollendet, in den übrigen Häfen wird er im Laufe des Jahres 1912 beendet werden.

Bei der Erörterung der Pulverfrage war die Lage des Ministers aus folgenden Gründen eine viel heiklere als bei der Debatte über die Ursachen der „Liberté"-Katastrophe im Oktober: Es war festgestellt worden, daß durch einen Erlaß vom Jahre 1901 die Marine bereits das Recht hatte, in der Fabrik von Sevran-Livry, einer der vier für die Marine liefernden Fabriken, die Herstellung des Pulvers und die Versuche dauernd zu verfolgen, und daß dieser Erlaß im Dezember 1910 vom Admiral de Lapeyrère bestätigt worden war, daß indessen eine Kontrolle von der Marine auf Grund dieser Verfügung bisher tatsächlich nicht ausgeübt worden war. Es war ferner bekannt geworden, daß auch unter den aus dem Jahre 1908 stammenden Pulverlieferungen — also denjenigen, die nach den neuesten Bestimmungen über vierjährige Einschiffungsdauer an Bord verbleiben dürfen — sich solche befinden, die aus aufgefrischtem älterem Pulver bestehen. So enthielt in Pont de Buis eine für die „Danton"-Klasse bestimmte Lieferung noch Pulver BM 1 AM 2, d. h. solches mit nur 2 Prozent alcool amylique, das aus einer Lieferung vor 1901 stammte, und in Sevran-Livry hatte man eine Lieferung 1909 entdeckt, in der sich nachweislich Bestandteile aus dem Jahre 1904, vielleicht auch solche aus früheren Jahren fanden. Schließlich war es einzelnen Abgeordneten bekannt geworden, daß die Chefs des I. und II. Geschwaders in einem Brief an den Minister vorgeschlagen hatten, das gesamte Pulver ihrer Schiffe von Bord zu geben.

Demgegenüber konnte M. Delcassé auf folgende von ihm unternommene energische Schritte zur Beseitigung der Pulvergefahr hinweisen: Kapitän zur See Schwérer, ein mit der Pulverfabrikation vertrauter Offizier, war damit beauftragt, in den Fabriken, vor allem in Pont de Buis, woher der größte Teil des Marinepulvers stammt, die Protokolle zu prüfen, aus denen die Zusammensetzung jeder Lieferung ersichtlich ist. Sobald er in einem dieser Protokolle über ein seit 1908 geliefertes Pulver verdächtige Angaben fand, untersuchte er die betreffende Lieferung an Bord. Außerdem war dieser Offizier mit einer allgemeinen — sich auf 100 bis 200 Kartuschbüchsen pro Schiff erstreckenden — Untersuchung der Pulvervorräte auf den einzelnen Verbänden und Schiffen beauftragt, die er bereits auf dem I. Geschwader mit befriedigendem Erfolg durchgeführt hatte; hinsichtlich des II. Geschwaders, dessen Vorräte er noch nicht geprüft hatte, erklärte er, es befänden sich noch einige Lose aus dem Jahre 1908 an Bord, die ihm „ein wenig verdächtig" erschienen. Kapitän Schwérer war ermächtigt, jede verdächtige Lieferung von Bord schaffen zu lassen. Schließlich hatte er in Brest in einer Versammlung sämtlicher Offiziere die augenblickliche Lage und die getroffenen Maßregeln dargelegt und in der dortigen Fabrik von St. Nicolas die Vorräte untersucht, die sich bis auf eine für Landungsgeschütze bestimmte Lieferung BM 2 als den Bestimmungen entsprechend erwiesen. Ein Brief des Kapitäns Schwérer, in dem dieser sein Vertrauen zu der Wirksamkeit der getroffenen Maßregeln ausspricht und den der Minister in der Kammer verlesen konnte, ebenso wie die Tatsache, daß der Admiral de Lapeyrère auf Grund der erwähnten Maßregeln nicht mehr auf Ausschiffung des gesamten Pulvers bestand, bot dem Minister eine gute Waffe zu seiner Verteidigung gegen die Angriffe der Abgeordneten Painlevé und Jaurès, und nach einem heftigen Zusammenstoß mit dem letzteren wurde die Debatte geschlossen und der Etat genehmigt.

Über die Bautätigkeit im Jahre 1912 gibt die folgende, dem Etat beigefügte Tabelle einen Überblick:

Schiffstyp	Fertigzustellen auf		Fortzusetzen auf		Auf Stapel zu legen auf		Insgesamt
	Staatswerft	Privatwerft	Staatswerft	Privatwerft	Staatswerft	Privatwerft	
Linienschiffe	—	—	2 [1])	2 [2])	—	—	4
Torpedojäger	3	5	3	2	—	—	13
Unterseeboote	9	—	2	—	9	—	20
Minenleger	—	1	—	—	—	—	1
Transportschiffe	—	—	—	—	—	1	1
Insgesamt	18		11		10		39

1) „Jean Bart", „Courbet". — 2) „France", „Paris".

Die nach dem noch immer nicht erledigten Flottengesetz 1912 auf Stapel zu legenden Neubauten: zwei Linienschiffe von je 23 500 t und voraussichtlich drei Torpedojäger, sind in der Übersicht nicht berücksichtigt. — Die 1912 fertigzustellenden Torpedojäger sind die fünf 750 t-Boote des Etats 1909 sowie die zwei 450 t-Boote und ein 750 t-Boot („Bisson") des Etats 1910. An Unterseebooten kommen zur Ablieferung neun: „Foucault", „Euler", „Franklin", „Coulomb", „Arago", „Curie", „Le Verrier" vom verbesserten „Pluviôse"-Typ (Etat 1906) sowie „Clorinde" und „Cornélie" (Etat 1907/1910). Fertiggestellt wird schließlich der Minenleger „Cerbère". Weiterzubauen sind fünf 750 t-Torpedojäger des Etats 1910 (außer „Bisson") und die beiden Hochseetorpedoboote des „Gustave Zédé"-Typs aus dem Etat 1911. Über den Typ der Unterseebootsneubauten des Etats 1912 vgl. „Unterseeboote".

— Flottentätigkeit. Heimische Verbände. Das I. Geschwader setzte seine Verbandsübungen fort; bei einem Gefechtsbild gegen einen durch Torpedojäger dargestellten Gegner mit vorhergehender Aufklärung wurde nach einem Bericht fortgesetzt mit Wendungen manövriert, so daß das Einschießen unmöglich war; da zudem die Linienrichtung nicht geändert wurde, so wurde das Geschwader wiederholt von dem schnelleren Gegner enfiliert. — Ende November wurden von dem aus Pont de Buis stammenden Pulver 2 Prozent zur Untersuchung abgegeben; „Diderot" schiffte ferner alle Kartuschbüchsen aus, deren Deckellötung sich gelöst hatte. — Auf „Voltaire" geriet der Bezug eines am vorderen Mast aufgestellten Scheinwerfers, der versehentlich nicht abgestellt worden war, in Brand. Da man glaubte, der Rauch komme aus dem Mast und somit vielleicht aus einer Munitionskammer, so wurde der Befehl zur Flutung der vorderen Munitionskammer gegeben, aber bald widerrufen.

„Edgar Quinet" stellte Rauchverbrennungsversuche an, denen man im Hinblick auf die starke Rauchentwicklung der „Danton"-Klasse besondere Aufmerksamkeit zuwendet.

Panzerkreuzer „Léon Gambetta" kehrte vom östlichen Mittelmeer zurück.

Beim II. Geschwader, das Treffen- und Geschwaderübungen vornahm, untersuchte eine Kommission unter dem Vorsitz des Zweiten Admirals den Einfluß des Gasdrucks, der beim Feuern der schweren Artillerie auf die Bedienung der Antitorpedobootartillerie und der Scheinwerfer wirkt; neuerdings sollen nämlich auch einzelne Geschütze der schweren Artillerie auf der Kriegswache besetzt werden. — Bei Einzelschiffsschießen gegen zwei im Abstand von 200 m treibende Scheiben wurde bei Tage der Zielwechsel, bei Nacht die Zielverteilung beim Angriff einer Gruppe von Torpedobooten geübt.

Auf „Vérité" fand ein Schießen zur Erprobung der Widerstandsfähigkeit eines Zielfernrohrs „Violette" auf einer 6,5 cm-SK M/02 statt.

Die Reparatur der bei der „Liberté"-Katastrophe schwer beschädigten „République" ist am 12. Dezember beendet worden.

Die choleraartige Dyssenterie-Epidemie, die auf „Marceau", „République", „Masséna", „Suffren" und „Vergniaud" ausgebrochen war, ist im Laufe des Dezember erloschen.

Das III. Geschwader, dessen Jahreskohlenvorrat erschöpft ist, unternahm Anfang Dezember in Stärke von drei Linienschiffen, drei Panzerkreuzern und vier Torpedojägern eine Verbandsfahrt, bei der u. a. eine Angriffsübung sämtlicher Unterseeboote von Brest stattfand.

Flottillen. Um den Torpedoboots- und Unterseeboots-Flottillen möglichst häufig Gelegenheit zu Angriffen auf Schiffsverbände zu geben, ist Folgendes verfügt: Jeder Verband, der sich im Stationsbereich einer Flottille befindet oder ihn passiert, ist von dieser vor Anker und auf dem Marsch anzugreifen. Die Angriffsübungen haben in den beiden ersten Monaten jedes Vierteljahrs stattzufinden, der dritte Monat ist für Such- und Angriffsübungen gegen das Zielschiff, für Manöverkopfschießen und Mobilmachungsübungen bestimmt. Die drei Torpedojäger-Divisionen von Cherbourg, Oran und Ajaccio können von den Geschwaderchefs in den beiden ersten Monaten des Vierteljahrs so oft wie möglich zu Übungen im Verein mit den Schiffsverbänden herangezogen werden. Die Bezirke, in denen die Übungen stattzufinden haben, sind wie folgt festgesetzt: Torpedojäger von Cherbourg: belgische Grenze bis Gironde-Mündung; Offensiv-Unterseeboote von Calais, Cherbourg und Brest: belgische Grenze bis Loire-Mündung; Torpedojäger von Ajaccio und Oran, Offensiv-Unterseeboote von Toulon und Biserta: westliches Mittelmeerbecken mit den Küsten der Provence, von Korsika, Algerien und Tunis. Die drei Torpedojäger-Divisionen sollen während der Manöver den Geschwadern fest zugeteilt werden; sie erhalten dann außer dem Kommandanten 2 enseignes an Bord.

— Torpedowesen. Für die Linienschiffe des Etats 1912 (vgl. Dezemberheft 1911, S. 1618) sollen wieder Torpedoschutznetze (vgl. Märzheft 1911, S. 666) zur Verwendung kommen. Folgende Vorteile verspricht man sich davon: Der Gegner müsse Netzscheren an seinen Torpedos anbringen, wodurch deren Geradlauf und ihre Sprengwirkung beeinträchtigt werde; zwei Drittel der Treffer werden durch die Netze abgestoppt; die moralische Wirkung auf die Mannschaft sei sehr groß. — Im »Moniteur« befürwortet P. Reymond den nachträglichen Einbau der Netze auch auf der „Jean Bart"- und „Paris"-Klasse; der Gewichtszuwachs könne teilweise durch die Vonbordgabe des Sperrmaterials (10 bis 12 t) ausgeglichen werden.

— Artillerie. Eine Anzahl weiterer Bestimmungen über die Pulverfrage ist erlassen worden (vgl. auch S. 104): Durch Erlaß vom 23. November wird für die Marine (ebenso wie für das Heer) ein dem inspecteur des fabrications de l'artillerie navale unterstellter service de contrôle de la fabrication dans les poudreries geschaffen, dessen Mitglieder — Seeoffiziere, Artillerie-Ingenieure, Verwaltungsbeamte, Unteroffiziere — die Aufsicht über die Abnahme der Rohmaterialien, über die Herstellung des Pulvers und die Zusammensetzung der Lieferungen ausüben sollen; zur Ausübung dieser Kontrolle können sie sich in die Pulverfabriken, Laboratorien und auf die Schießplätze begeben und dort jede Auskunft verlangen. Für Versuche und Proben steht ihnen ein besonderes Laboratorium zur Verfügung; zu ihrer Ausbildung können sie Kurse im Zentrallaboratorium, in der commission des poudres de guerre in Versailles und in den dem Kriegsministerium unterstellten Etablissements durchmachen.

Nach »Moniteur de la Flotte« sind bis Anfang Dezember Pulvervorräte im Werte von 20 bis 25 Mill. Frcs. versenkt worden.

Während bisher Pulvervorräte einer Untersuchung zu unterziehen waren, wenn sie 15 Tage einer Temperatur von 35° oder 90 Tage einer solchen von 30° ausgesetzt waren, sind diese Fristen jetzt auf 10 Tage und 45 Tage herabgesetzt.

Die Rangierung der Schiffe nach den beim Preisschießen 1911 erzielten Trefferprozenten*) ist folgende:

„Justice"	20,56	„Marseillaise"	13,10	„Léon Gambetta"	8,89
„Gaulois"	18,14	„Vérité"	12,42	„Edgar Quinet"	7,90
„Charlemagne"	15,60	„Amiral Aube"	11,50	„Liberté"	7,89
„Démocratie"	14,80	„Ernest Renan"	11,42	„Charles Martel"	7,30
„Jauréguiberry"	14,60	„Suffren"	11,19	„Carnot"	6,80
„Saint Louis"	13,75	„Patrie"	10,76	„Gloire"**)	20,20

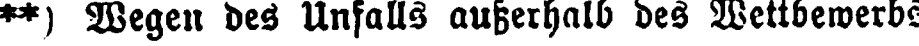
Die Resultate des Preisschießens stehen denen des Schießens von 1910 nicht unerheblich nach (vgl. Märzheft 1911); jedoch findet dies durch die Erhöhung der Schußentfernungen 1911 seine Erklärung.

— Organisation. Personalfragen. Der Marineminister hat in dem Finanzgesetz des Etats 1912 einen Artikel betreffend Schaffung der von je einem Vizeadmiral zu besetzenden Posten eines directeur militaire des services de la flotte und eines directeur militaire des travaux vorgesehen. Der erstere wird die direction du personnel militaire de la flotte (vgl. Übersicht im Märzheft 1910, S. 336/37), die als solche aufgehoben wird, den service central de l'intendance maritime und den service central de santé, der zweite die direction centrale des constructions navales einschließlich der section technique, die direction centrale de l'artillerie navale und den service central des travaux hydrauliques unter sich vereinigen. Diese Zusammenfassung der bisher nebeneinander arbeitenden Hauptabteilungen des Ministeriums unter zwei höheren Seeoffizieren wird ohne Zweifel ein ersprießliches Zusammenwirken der Abteilungen zum Nutzen der Flotte, an dem es bisher nur zu häufig fehlte, zur Folge haben. Anderseits wird die Tätigkeit des Generalstabschefs der Marine, wie aus der erwähnten Übersicht hervorgeht, auf die Kriegsvorbereitung, das Studium der fremden Marinen und der Seekriegsgeschichte beschränkt.

Um die von der Kommission für die Personalreform unter Vizeadmiral Germinet gemachten Vorschläge in die Tat umzusetzen, ist eine sous-commission unter Vorsitz des Kontreadmirals Rény ernannt, die u. a. auch die Offiziersausbildung und -beförderung einer Revision unterzieht. Die Spezialisierung der Offiziere soll in Zukunft allgemein schon im Dienstgrad der enseignes de 1re classe erfolgen und möglichst lange aufrechterhalten werden. Ferner wird die Ausbildung der Rekruten vor ihrer Kommandierung auf die Spezialkurse wesentlich geändert werden. Die erste Ausbildung, die in Zukunft vor der Spezialisierung an Land in den Mannschaftsdepots stattfindet, soll für alle Spezialitäten gleich sein und sich auf infanteristische und allgemein-seemännische Kenntnisse erstrecken. Die Auswahl für die verschiedenen Spezialdienstzweige soll dann erst auf Grund der berufsmäßigen Vorbildung und der persönlichen Veranlagung erfolgen. — Um in Zukunft die Zeit der ersten Ausbildung allgemein auf bestimmte Termine festsetzen zu können, soll die fortlaufende Aushebung der inscrits im Februar 1912 aufhören; sie tritt wieder in Kraft vom zweiten Montag des Mai bis zum zweiten Montag des Juli, sodann vom zweiten Montag des Dezember bis zum zweiten Montag des Januar 1913. Die Annahme der Freiwilligen soll so geregelt werden, daß die Zeit zwischen dem Annahme-

*) Im »Moniteur« ist nicht angegeben, ob es sich um Prozente des rendement oder der justesse handelt (vgl. Märzheft 1911, S. 376); wahrscheinlich ist es rendement.

**) Wegen des Unfalls außerhalb des Wettbewerbs.





termin und dem Beginn der nächsten Spezialkurse (1. April und 1. Oktober) nicht zu lang ist.

Im Jahre 1912 werden 60 Offizieranwärter in die Marineschule aufgenommen.

Ein Erlaß des Ministers vom 3. November bestimmt, daß der Mannschaftsetat der Schiffe auf Grund der Gefechtsrolle und der Kriegswachrolle mit zwei Wachen zu berechnen ist; letztere werde in der Regel einen größeren Bedarf an Mannschaften bedingen als erstere. Die Kriegswache soll so organisiert werden, daß in erster Linie Torpedobootsangriffe abgeschlagen und daß zweitens mit einer Anzahl von Geschützen der Hauptarmierung plötzlich auf nahe Entfernung gesichtete Schiffe wirksam beschossen werden können. Plötzliches gegenseitiges Sichten zweier größerer Verbände bei Nacht, ohne daß die Aufklärung vorher den Gegner gemeldet hat, wird dabei als nicht wahrscheinlich angenommen. — Das Fusilier-Personal, das neuerdings nicht mehr die leichte Artillerie bedient, wird für die Befehlsübermittlung verfügbar; der Fusilier-Offizier wird Leiter der Artillerie-Befehlsübermittlung. Bei den Geschützbedienungen wird eine Anzahl von Nebennummern, die bisher durch canonniers brevetés besetzt waren, in Zukunft durch Matrosen ohne Spezialausbildung aufgefüllt; sie erhalten die Bezeichnung aides-canonniers und verbleiben dauernd auf ihrer Gefechtsstation.

— Schiffbau, Neubauten, Probefahrten. Linienschiffe: „Vergniaud" erzielte bei einer dreistündigen forcierten Fahrt 19,65 kn (Kontrakt 19,25 kn, Bauwerft Chantiers de la Gironde).

Panzerkreuzer: „Waldeck-Rousseau" erreichte bei einer zehnstündigen Volldampffahrt 36 110 PS (Kontrakt 36 000 PS), wobei die kontraktliche Geschwindigkeit von 23 kn angeblich überschritten wurde. Kohlenverbrauch 135 kg pro Quadratmeter Rostfläche (Septemberheft 1911, S. 1153).

Unterseeboote: Von den neun Tauchbooten des Etats 1912 — „Q 94" bis „Q 102" —, von denen zwei bei der Staatswerft zu Rochefort Ende November in Bau gegeben sind, gehören acht einem verbesserten „Clorinde"-Typ an: 410 t, 53,95 m lang, 5,1 m breit; 1300 PS, 15 kn Geschwindigkeit über Wasser; acht Torpedorohre; Besatzung: 3 Offiziere, 24 Mann. Das neunte Boot wird einen Zwischentyp zwischen diesen Booten und dem „Gustave Zédé" (797 t, 74 m lang, 6 m breit, 4800 PS, 20 kn) bilden: 520 t, 60,6 m lang, 5,4 m breit, 2100 PS, 17,5 kn; Besatzung: 3 Offiziere, 26 Mann.

Hilfsschiffe: Das im Etat 1912 geforderte Transportschiff (vgl. Novemberheft 1911, S. 1467) von 3150 t wird 77 m lang, 11 m breit sein, bei 1800 PS 12 kn laufen und eine Besatzung von 3 Offizieren und 73 Mann haben.

— Fachliteratur. Im »Moniteur de la Flotte« (25. November) erklärt C. Pierreval, die Einschiffung eines zweiten Fregattenkapitäns auf der „Patrie"-Klasse sei durch die „Liberté"-Katastrophe nicht begründet, da hier unter Leitung des lieutenant Garnier alles geschehen sei, was habe geschehen können; sie liege auch nicht im Interesse des Dienstes.

In demselben Blatt tritt ein officier canonnier in einem eingesandten Brief dafür ein, daß die Pulvermunition der Schiffe, solange der Zustand der Unsicherheit bezüglich der Zuverlässigkeit des Pulvers andaure, an Land aufbewahrt und nur für Schießübungen, Expeditionen und Manöver eingeschifft werde. „Nach dem „Iéna"-Unfall nannte man uns unglücklich, nach der „Liberté"-Katastrophe schalt man uns nachlässig; nach einer weiteren Katastrophe würde man uns ganz einfach als dumm bezeichnen." Im »Temps« wird dieser Forderung entgegengetreten; dem

Einsender des Briefes wird empfohlen, durch Einreichung des Abschiedsgesuches sich völlige Ruhe zu verschaffen. Ebenso erklärt sich im »Moniteur« (2. Dezember) »un autre officier canonnier« für die dauernde Einschiffung der Pulvermunition, denn der Hauptwert einer Flotte liege in ihrem Zustande dauernder sofortiger Kriegsbereitschaft. Der Einsender habe wie auch andere Offiziere infolge der „Liberté“-Katastrophe »perdu son nord«.

In einem Artikel »Les Poudres et les Soutes« (Moniteur de la Flotte, 2. Dezember) weist * * darauf hin, daß man bezüglich der Ursachen der Zersetzung des Pulvers noch völlig im Dunkeln tappe. Z. B. sei in den Tropen und auf den Torpedojägern und -booten, wo die Munition unter viel ungünstigeren Verhältnissen konserviert werde, noch nie ein Unfall eingetreten. Ferner habe es den Anschein, daß die Munition der leichten Artillerie, deren Pulver in dünneren Lamellen gefertigt werde, widerstandsfähiger sei, als das der schweren; dafür spreche auch die Tatsache, daß beim Heere keine Explosionen zu verzeichnen seien. Jedenfalls müsse die Marine ihre eigenen Pulverfabriken haben, und die Industrie müsse zur Pulverfabrikation mit herangezogen werden. — An Bord seien die Munitionskammern so einzurichten, daß Lüftung und Temperaturmessung ohne Betreten der Kammern möglich sei, da man dann bestimmen könne, daß die Kammern nur in Gegenwart eines Offiziers zu öffnen seien. Flutungs- und Kühleinrichtungen seien selbst auf Kosten einer Anzahl von Geschützen der Nebenarmierung zu verbessern.

Die Frage, ob es zweckmäßig sei, die Verproviantierung von Paris im Kriegsfall auf dem Wasserwege von der See (Rouen) her vorzusehen, wird im »Moniteur« (9. Dezember) von einem früheren Seeoffizier bejaht; der Wasserweg müsse überall 35 bis 45 m breit und 7,2 m tief sein; statt der neun vorhandenen Schleusen müßten vier größere errichtet werden; zwei davon könnten innerhalb des Verteidigungsgürtels von Paris liegen, der früher 83 km, jetzt 160 km Umfang habe. Zur Verteidigung des Wasserweges Paris—Rouen könne die Marine 45 000 inscrits und ältere Fahrzeuge abgeben, die auf See nicht mehr zu brauchen, gegen Landtruppen aber noch sehr wirksam seien.

⚜

Japan. Marinepolitik. Die nächste Marineforderung des Kabinetts Saionji, deren Schwankungen im Vorbereitungsstadium sich in lebhaften Diskussionen in der japanischen Presse andeuteten, scheint sich, wie es vorauszusehen war, endgültig auf einen Kompromiß einzustellen, der allerdings mehr den Wünschen des Finanzministers Yamamoto als denen des Marineministers entspricht. Eine Kabinettssitzung vom 24. November hat statt der Gewährung der militärischen Forderung von 400 Mill. Yen ein Programm ergeben, das mit 92,5 Mill. Yen (185 Mill. ℳ) den Bau von einem Linienschiff und drei Panzerkreuzern vom größten Typ vorsieht. Die Ausgaben sollen sich auf 5 Jahre erstrecken; es wird vorgesehen:

für 1912 . . .	2,5 Mill. Yen,	für 1915 . . .	20,0 Mill. Yen,
„ 1913 . . .	10,0 „ „	„ 1916 . . .	45,0 „ „
„ 1914 . . .	10,0 „ „	„ 1917 . . .	5,0 „ „

Die Vertagung der Höchstaufwendungen auf das Jahr 1915/16 hat augenscheinlich ihren Grund in der Finanzlage, die man in den nächsten Jahren zu bessern hofft.

— Personal. Am 31. Oktober ist Admiral Inouye zum Großadmiral ernannt worden.



— Etat. Der nun vorliegende Etat für 1911/12 sieht vor:

	Gesamteinnahmen:	Gesamtausgaben:
Ordentliche	1 030 663 610 M	854 120 460 M
Außerordentliche . . .	154 078 793 =	330 621 943 =
	1 184 742 403 M	1 184 742 403 M

	Marineetat:	Heeresetat:
Ordentliche Ausgaben	84 864 000 M	159 038 400 M
Außerordentliche Ausgaben	95 920 800 =	45 859 200 =
	180 784 800 M	204 897 600 M

Im Vergleich mit den beiden Vorjahren ergibt sich für den Marineetat das folgende Bild:

	1909/10	1910/11	1911/12
Ordentliche Ausgaben	81 883 431 M	85 470 000 M	84 864 000 M
Außerordentliche Ausgaben	77 886 281 =	95 340 000 =	95 920 800 =
	159 769 712 M	180 810 000 M	180 784 800 M
	+ 21 050 288 M		+ 25 200 M

— Schwimmende Streitkräfte. I. Geschwader: „Ibuki“ und „Yodo“ sind mit Prinz Fushimi zur Krönungsfeier nach Bangkok gegangen. Rückkehr nach Sasebo 26. Dezember.

III. Geschwader: Die für den Schutz japanischer Interessen nach Hankau bestimmten Verstärkungen von 200 Mann, zu deren Überführung der Kleine Kreuzer „Chihaya“ herangezogen wurde, sind aus den Besatzungen des Linienschiffes „Aki“ und des Panzerkreuzers „Ikoma“ (beide Reservegeschwader Kure) entnommen worden.

Ende November hatte Japan zum Schutze seiner Interessen 22 Kriegsfahrzeuge in chinesischen Gewässern. Die Verteilung war folgende: Wusung: Panzerkreuzer „Kasuga“ (II. Geschwader); — Chinkiang: Zerstörer „Kirasagi“ (2. Zerstörer-Flottille); — Anking: Kanonenboot „Tatsuta“ (III. Geschwader); — Nanking: Kleiner Kreuzer „Akitsushima“ (III. Geschwader); — Tayeh: Kanonenboot „Sumida“ (III. Geschwader); — Hankau: Aviso „Mogami“ (Reservegeschwader Sasebo); — in verschiedenen anderen Häfen des Yangtse: Kleiner Kreuzer „Tsushima“, Aviso „Chihaya“, Kanonenboot „Fushimi“ (III. Geschw.); Zerstörer „Kamikase“, „Hibiki“, „Hatsushimo“ (2. Zerstörerflottille Yokosuka); Zerstörer „Makikumo“, „Shikinami“ (Artillerieschule Yokosuka); — Amoy: Zerstörer „Kasumi“; Fuchau: „Usugumo“; Swatau: „Shinonome“ (10. Zerstörerflottille, Makung); — Canton: Kanonenboot „Uji“ (III. Geschwader); — Tsingwantau: Panzerkreuzer „Nishin“ (I. Geschwader); — Tschifu: Kleiner Kreuzer „Suzuya“ (Wachtschiff Port Arthur); — Taku: Kleiner Kreuzer „Idzumi“ (II. Geschwader).

Auch der Kleine Kreuzer „Yamato“ (bisher zu Vermessungen in Sachalin bestimmt) soll Mitte November nach Südchina entsandt worden sein.

Während der Unruhen in Anking (Yangtsetal) nahm das Kanonenboot „Tatsuta“ mehrere flüchtige Fremde an Bord, unter denen sich auch vier deutsche Reichsangehörige und drei Engländer befanden.

Anfang November wurde der Zerstörer „Hatsushimo“ von den chinesischen Forts bei Kiukiang, allerdings ohne Erfolg, beschossen. Der Fortkommandant gab als Entschuldigung an, daß er „Hatsushimo“ für ein kaiserlich chinesisches Fahrzeug gehalten habe, das die japanische Flagge nur zur Täuschung gesetzt hätte.

Die Rebellen von Wuchang hielten den unter japanischer Flagge fahrenden Zerstörer „Kamikaze“ für ein kaiserlich chinesisches Torpedoboot, als sie es am 14. November unterhalb Hankau bei Chilikau mit 40 bis 50 Granaten, ebenfalls ohne Erfolg, beschossen. — Dem japanischen Generalkonsul in Hankau ist durch die revolutionäre

Leitung in Wutchang zugesagt worden, daß die Fortkommandanten nunmehr ausreichende Instruktionen erhalten hätten, die derartige Vorfälle in Zukunft ausschließen würden.

Reservegeschwader Sasebo: Am 15. November wurden durch eine Explosion im Maschinenraum des Panzerkreuzers „Iwate" zwei Mann getötet, zwölf Mann schwer und leicht verwundet.

„Kurama" und „Tone" sind am 12. November in Yokosuka eingetroffen. Die Schiffe waren 226 Tage von der Heimat abwesend und haben 26 200 sm zurückgelegt.

— Schiffbauten, Versuche, Werften usw. Linienschiffe. „Kawachi" und „Settsu" werden im Frühjahr 1912 dienstbereit sein.

Kleine Kreuzer. Abmessungen von „Yahagi" — Stapellauf 3. November — wie „Hirado" (vgl. Novemberheft), Parsons-Turbinen, 4 Propeller.

Kanonenboote. Flußkanonenboot „Toba" ist am 7. November auf der Werft Sasebo mit fast vollständiger Ausrüstung vom Stapel gelaufen. Das Boot soll sehr bald dem III. Geschwader unterstellt werden und dazu die Reise nach Schanghai unter eigenem Dampf ausführen.

Mitsubishi Werft, Nagasaki: Dock 3 soll für den Bau größter Schiffe erweitert werden; Länge etwa 244 m, Breite 35 m.

— Funkentelegraphie, Kabel. Im November stellte der Toyo Kisen Kaisha-Dampfer „Chiyo Maru" auf 1500 sm Abstand von Yokohama wechselseitige Verbindung mit Chosi-Landstation her. Einseitiger Hörempfang von Telegrammen derselben Station war bereits auf 3210 sm gelungen.

Die im Novemberheft gemeldeten Verhandlungen der japanischen Regierung mit der Great Northern Telegr. Co. wegen Erwerbung der Kabel Nagasaki—Schanghai und Nagasaki—Wladiwostok werden von der »Japan Times« dementiert.

— Luftschiffahrt. Im Anschluß an die Nachrichten über das starre Marineluftschiff für Yokosuka im Novemberheft werden folgende weitere Daten (nach »Standard«) bekannt: jeder der sechs Motoren soll 120 PS entwickeln; Tragfähigkeit 42 t, darunter 20 t Benzin. Englische Firmen haben den Zuschlag für Lieferung von Spezialnähmaschinen erhalten.

— Handelsmarine. Toyo Kisen Kaisha, die bisher noch vier größere Dampfer mit nichtjapanischen Kapitänen besetzt hatte, beabsichtigt Ende 1911 ebenso wie Nippon Yusen Kaisha durchweg nur national-japanische Schiffsführer anzustellen. »Japan Daily Mail« gibt in einem September-Artikel das Verhältnis von japanischen zu fremden Schiffsoffizieren einschließlich Maschinisten mit 7953 : 347 an; von 1053 Schiffsführern waren 179 Westländer.

Das „Finanzielle und wirtschaftliche Jahrbuch für Japan 1911" gibt für die japanische Handelsflotte Ende 1910 folgenden Bestand an (die in Klammern befindlichen Zahlen beziehen sich auf das Jahr 1906):

2518	(2103)	Dampfschiffe mit	1 233 785	(1 041 569)	Brutto-Registertonnen,
6337	(4547)	Segelschiffe „	212 859	(354 356)	„

Von den Dampfschiffen waren über 1000 Tonnen groß: 338 (321) Dampfer mit 995 393 (826 545) Brutto-Registertonnen.

Im Inlande waren 250 (148), im Auslande 255 (197) Dampfer gebaut.

1910 bestanden 17 (8) Dampfergesellschaften mit 591 772 (325 274) Brutto-Registertonnen und einem Betriebskapital einschließlich Reserven von 86,7 (40,7) Mill. Yen. Der erzielte Reinertrag war 7,4 (8,1) Mill. Yen, die gezahlte Dividende 3,9 (3,2) Mill. Yen, die gewährte Subvention dagegen 11,6 (6,6) Mill. Yen. Die Verteilung der Dividenden ist nur durch die staatliche Subvention ermöglicht worden.

— Hafenbau. Die Hafenverbesserung in Aomori soll in 4 Jahren, die in Yokkaichi, Shiogama und Funagawa in 7 Jahren durchgeführt sein. Kostenanschlag für die drei letztgenannten Häfen etwa je 7,4 Mill. ℳ.

Die Kohlenindustrie in Hokkaido weist heute bereits 30 Gesellschaften auf, deren jede mindestens 10 qkm Minengebiet besitzt. Die größte von ihnen ist die Hokkaido Tanko mit 845 qkm Besitz.

—ze.



Italien. Budget. Dem Bureau der Deputiertenkammer, die des Krieges wegen erst im Laufe des Winters oder Frühjahrs eröffnet werden wird, wurde im November der Marineetatsentwurf für 1912/13 eingereicht. Dieser sieht als Gesamtsumme — unter Außerachtlassung der Kriegsausgaben — 173 508 943 ℳ vor, d. h. 17,36 Mill. ℳ mehr als der Marineetat des laufenden Jahres. Von der Vermehrung entfallen 12 108 400 ℳ auf die Kriegsmarine, für die 141 010 928 ℳ vorgesehen sind. Vermehrung des Marine-Unterpersonals von 28 500 auf 31 000 Mann, Reorganisation des Maschinen-Unterpersonals und Erhöhung der Gebührnisse des länger dienenden Unterpersonals fordern 4,8 Mill. ℳ mehr, vermehrte Indiensthaltungen 1,44 Mill. ℳ, Seezeichen 0,64 Mill. ℳ, Durchführung des Schiffbauprogramms von 1911 1,4 Mill. ℳ mehr als 1911/12. Für Material, Löhne, Arbeitsmittel usw., zur Unterhaltung der vorhandenen und Vollendung der im Bau befindlichen Schiffe sind 70 Mill. ℳ, für Anschaffungen, die nicht den Schiffbau betreffen, 8 Mill. ℳ vorgesehen. Als im Bau befindliche Schiffe sind aufgeführt: die Linienschiffe „Dante Alighieri", „Conte di Cavour", „Giulio Cesare", „Leonardo da Vinci", die kleinen Kreuzer „Quarto", „Marsala", „Nino Bixio", ein Dockschiff für Unterseeboote, ein Flußkanonenboot für die südamerikanische Station, Torpedofahrzeuge und Unterseeboote, ein Vermessungsfahrzeug und einige sonstige kleinere Fahrzeuge.

Zu den etatmäßigen Ausgaben für Schiffsneubauten treten noch 24 Mill. ℳ, die bestimmungsgemäß aus dem Neubautenfonds von 1916/17 vorweggenommen werden dürfen und zum Bau der beiden 25 000 t-Schiffe verwendet werden.

— Neubauten. Das in Spezia auf Stapel gelegte 25 000 t-Schiff hat den Namen „Andrea Doria", sein in Castellamare zu bauendes Schwesterschiff den Namen „Duilio" erhalten.

Der geschützte Kreuzer „Nino Bixio" läuft am 28. Dezember in Castellamare vom Stapel. Sein daselbst im Bau befindliches Schwesterschiff „Marsala" wird im Februar ablaufen.

— Prisen. Der in Tripolis von den Italienern gehobene türkische Regierungstransportdampfer „Derna" ist unter dem Namen „Bengasi" und die im Hafen von Prevesa genommene türkische Regierungsdampfyacht „Thetis" unter dem Namen „Verri" in die italienische Flotte eingereiht. Das türkische Kanonenboot „Sedul Bahir" wurde am 10. Dezember im Hafen von Tripolis von den Italienern gehoben.

— Panzerplatten. Am 25. November wurde in Gegenwart der Material-Prüfungskommission zu Spezia eine Panzerplatte, Typ Marrel, beschossen. Angeblich fiel der Versuch günstig aus. Der neue Panzer soll, wie es heißt, bei italienischen Schiffen Anwendung finden.

— Landungskorps-Fahne. Der König hat der Flotte eine Fahne für das Landungskorps verliehen und ihr für die hervorragende Tapferkeit des Landungs-

korps bei den Kämpfen in Tripolitanien und der Cyrenaika die goldene Tapferkeits-Medaille zuteil werden lassen.

— Funkspruchstationen. Die Funkspruch-Großstation in Coltano bei Livorno ist seit dem 20. November vom Marinepersonal besetzt und imstande, Telegramme nach Massaua, Clifden (Irland) und Glace Bay (Kanada) zu senden und von dort zu empfangen.

v. D.



Rußland. Der erste, 5 Jahre umfassende Abschnitt des Flottenbauprogramms für die Baltische Flotte soll nach „Rjetsch" den Bau von 4 Panzerkreuzern zu 28 000 t mit einer Armierung von 34 bis 35 cm-Geschützen, von 9 geschützten Kreuzern und 36 Hochseetorpedobooten umfassen. Auch soll der Ausbau von Reval als Hauptstützpunkt der Baltischen Flotte darin vorgesehen sein.

— Personal. Verabschiedet sind die Vizeadmirale Zywinski und Lilje; letzterer wurde in der Stellung als Chef der Hauptschiffbauverwaltung durch Kontreadmiral Murawjew ersetzt. — Kontreadmiral Ssapsai, bisher Gehilfe des Chefs des Marinegeneralstabs, wurde Chef der Torpedolehrabteilung des Baltischen Meeres.

In dem Prozeß wegen der Grundberührung der Linienschiffe „Panteleimon" und „Ewstafi" (Dezemberheft 1911, S. 1623) wurde Vizeadmiral a. D. Boström seines Amtes enthoben, weil er die Strandung durch ein entgegen dem Rat des Geschwadernavigationsoffiziers ausgeführtes unnötiges und äußerst riskantes Manöver herbeigeführt habe; die Kommandanten der beiden Schiffe, Kapitäne 1. Ranges Tregubow und Klüpfel, erhielten einen Verweis, weil sie den Geschwaderchef nicht auf die Gefährlichkeit des Kurses aufmerksam machten, während der Geschwadernavigationsoffizier und die beiden Schiffsnavigationsoffiziere freigesprochen wurden.

— Organisation. Ein Kaiserlicher Erlaß bestimmt, daß die Mitglieder des Admiralitätsrates 6 Jahre, der Vorsitzende und die Mitglieder des Obersten Marinekriegsgerichts 4 Jahre in den betreffenden Ämtern bleiben und nach Ablauf dieser Frist verabschiedet werden. Eine Verlängerung der Amtsdauer kann nur durch Kaiserliche Verfügung erfolgen.

— Schwimmende Streitkräfte. Kreuzer „Awrora" traf Ende November mit dem Großfürsten Boris Wladimirowitsch vor Bangkok zur Teilnahme an den siamesischen Krönungsfeierlichkeiten ein.

— Schiffbau, technische Versuche. Während die unmittelbar nach dem Kriege gebauten Schiffe nur einen — achtern stehenden — Mast erhielten, wird neuerdings auf allen Schiffen wieder ein zweiter Mast eingebaut.

Auf dem Kreuzer „Pallada" werden Versuche mit einem Kreiselkompaß ausgeführt.

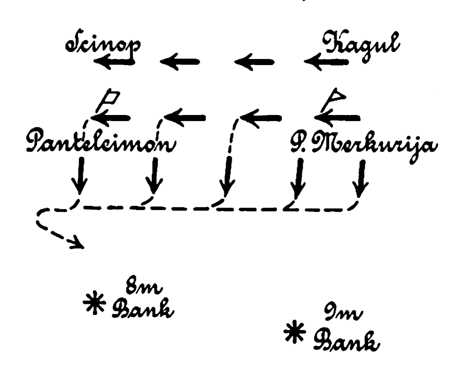
— Flugwesen. Der Landesverteidigungsrat genehmigte die Anweisung von 100 000 Rubel zur Unterhaltung einer Fliegerschule für einen Zeitraum von 3 Jahren

— Handelsschiffahrt. Um die Möglichkeit einer regelmäßigen Schiffsverbindung zwischen Wladiwostok und den Häfen Nordsibirens zu untersuchen, war im Sommer eine Expedition unter dem Kontreadmiral Trajan auf dem Dampfer „Kolyma" ausgesandt, dem die Eisbrecher „Waigatsch" und „Taimyr" beigegeben

waren. Dampfer „Kolyma“ gelangte nach einmonatiger Fahrt nach Nijne-Kolymsk an der Mündung des Kolyma-Flusses, da er sich wegen seines geringen Tiefganges (4,5 m) näher der Küste halten konnte, wo sich weniger umfangreiche Eismassen befanden. Die Eisbrecher mußten dagegen vor Erreichung des Zieles infolge Überanstrengung umkehren. Auch die Rückfahrt, die Mitte August angetreten wurde, konnte in einem Monat erledigt werden. Der Versuch soll 1912 wiederholt werden. — Bisher vollzog der Handel mit den nordsibirischen Häfen in der Weise, daß meist ausländische Schiffe (Amerikaner) am Kap Deschnew (Beringstraße) ihre Waren landeten, die dann auf dem Landwege weiter befördert wurden.

— Gerichtsverhandlung. Die Verhandlung über die Grundberührung des „Panteleimon“ und „Ewstafi“ ergibt folgendes Bild von dem Hergang: Am 2. Oktober 1911 lag die Schwarzmeerflotte in der Bucht von Constanza in zwei etwa Ost—West peilenden Linien vor Anker; die nördliche Linie umfaßte die älteren Linienschiffe „Ssinop“, „Rostislaw“, „Pobjedonossjez“ und Kreuzer „Kagul“, die südliche „Panteleimon“ (Flaggschiff) — auf dem linken Flügel —, „Ewstafi“, „Joann Slatust“ und Kreuzer „Pamjatj Merkurija“ ⊳; im Hafen war außerdem eine Division Hochseetorpedoboote.

Um 10 Uhr vormittags wurden „Ssinop“, „Rostislaw“ und „Pobjedonossjez“ detachiert mit dem Befehl, mit einer Fahrt von 7 kn 50 sm mit S 53° O-Kurs abzulaufen und dann Kurs auf Ssewastopol zu nehmen. Admiral Boström wollte mit den übrigen Schiffen 2 Stunden später Anker auf gehen, mit 12 kn den ersteren folgen, mit ihnen vereint evolutionieren und bei Sonnenuntergang nach Ssewastopol laufen. Der Admiral beabsichtigte zunächst durch Wendung um 8 Strich nach Backbord eine Dwarslinie auf Südkurs zu bilden, und wenn die Schiffe sich in Dwarslinie rangiert hätten („Kagul“ auf dem östlichen Flügel), nach Herstellung der Kiellinie durch



Rückwendung um 8 Strich eine Schwenkung um 13 Strich auf S 53° O-Kurs auszuführen. Der Geschwadernavigationsoffizier machte den Admiral darauf aufmerksam, daß bei längerem Anliegen auf Südkurs der Kurs S 53° O auf eine etwa 2 sm vom Ankerplatz befindliche 8 m-Stelle*) führe, während bei nur kurzem Vormarsch in Dwarslinie und dann folgender Aufnahme des Kurses S 53° O dieser von einer 9 m-Bank unklar gehe. Der Geschwaderchef erklärte, wenn man etwa 1 sm in Dwarslinie mit Südkurs laufe und dann den Reisekurs aufnehme, so werde dieser zwischen beiden Bänken hindurchführen. Das Ausrichten in Dwarslinie dauerte nun länger, als der Admiral bei seiner Berechnung angenommen hatte; 12 Uhr 29 Min. wurde durch Rückwendung nach Steuerbord mit 12 kn Fahrt Kiellinie auf Westkurs,

*) Tiefgang des „Panteleimon“ und „Ewstafi“ 8,2 m.

4 Minuten später die Schwenkung nach Backbord um 13 Strich befohlen. „Panteleimon" begann die Schwenkung bereits, als er erst auf WzS zurückgewendet hatte. Als er dann 12 Uhr 39 Min. bis auf S30°O geschwenkt hatte, kam er auf der westlichen der beiden Untiefen auf Grund. Der folgende „Ewstafi" berührte ebenfalls den Grund, kam jedoch durch Rückwärtsgang der Maschinen frei und führte die anderen Schiffe auf einen Ankerplatz südlich der Untiefen. „Panteleimon" kam mit eigener Maschinenkraft nicht frei, er lotete am Bug 7,3 m, mittschiffs 7,9 und 8,5 m, achtern 8,8 m. Es wurde von Backbord achtern ein Anker ausgefahren; Munition wurde geleichtert, 100 t Kohlen wurden über Bord geworfen, wodurch der Tiefgang insgesamt um 30 cm verringert wurde. Abends 8 Uhr 20 Min. wurde das Schiff durch einen Dampfer abgeschleppt. —



Österreich-Ungarn. Neubauten. Am 1. Dezember betrug der Fertigstellungsgrad bei „Viribus unitis" 70 Prozent, beim Linienschiff „V" 37 Prozent, beim Linienschiff „VI" 2 Prozent.

— Offizierpersonal. Die für 1912 geforderte Vermehrung an Seeoffizieren beträgt 1 Kontreadmiral, 1 Linienschiffskapitän, 2 Korvettenkapitäne, 8 Linienschiffsleutnants, 5 Fregattenleutnants. Diese 17 Stellen entsprechen etwa dem Stabspersonal des im Herbst 1912 in Dienst tretenden „Viribus unitis".

— Schiffe im Auslande. „Szigetvar" tritt am 1. Januar die Ausreise nach Ostasien an, um eine neue Besatzung für „Kaiser Franz Josef I." hinauszubringen. Im März kehrt „Szigetvar" mit der jetzigen Besatzung des „Kaiser Franz Josef I." nach Pola zurück. „Kaiserin Maria Theresia" lag vom 15. bis 18. Dezember in Syra. v. D.



Niederlande. Vor kurzem wurden bei Vlissingen die offiziellen Übernahmeprobefahrten eines Tauchbootes durchgeführt, das von der Schelde-Werft für die niederländische Kriegsmarine nach den Plänen der Firma Whitehead & Co., Fiume (Ungarn), erbaut worden ist.

Dieses Tauchboot ist das erste eines neuen „Whitehead-Typs" und hat folgende Abmessungen, Bewaffnung und Ausrüstung: Größte Länge 32 m, größte Breite 3 m, Wasserverdrängung (getaucht) 150 Tonnen, zwei Bug-Lancierrohre, vier Torpedos, zwei Sehrohre.

Garantierte Geschwindigkeiten und Aktionsradien: Größte Überwasser-Geschwindigkeit 11 kn; Aktionsradius bei 10 kn Fahrt 500 sm; Fahrtdauer, getaucht, bei 7 kn 5 Stunden, bei 8 kn 3 Stunden. Für die Überwasserfahrt ist das Boot mit einem Nürnberger Zweitakt-Dieselmotor von 300 PS versehen, für die Unterwasserfahrt mit einem 300 PS-Elektromotor.

Die erlangten Resultate während der offiziellen Probefahrten waren: Größte Überwassergeschwindigkeit 11,2 kn; Aktionsradius bei 10 kn Fahrt 1000 sm; Fahrtdauer, getaucht, bei 7 kn 6 Stunden 23 Minuten, bei 8,6 kn 3 Stunden, bei 11 kn 1 Stunde.

Während des Manövrierens unter Wasser zeigte es sich, daß das Boot mit Leichtigkeit in der gewünschten Tiefe gehalten werden konnte und nur Abweichungen von 10 cm über und unter der innezuhaltenden Tiefe eintraten; garantiert waren



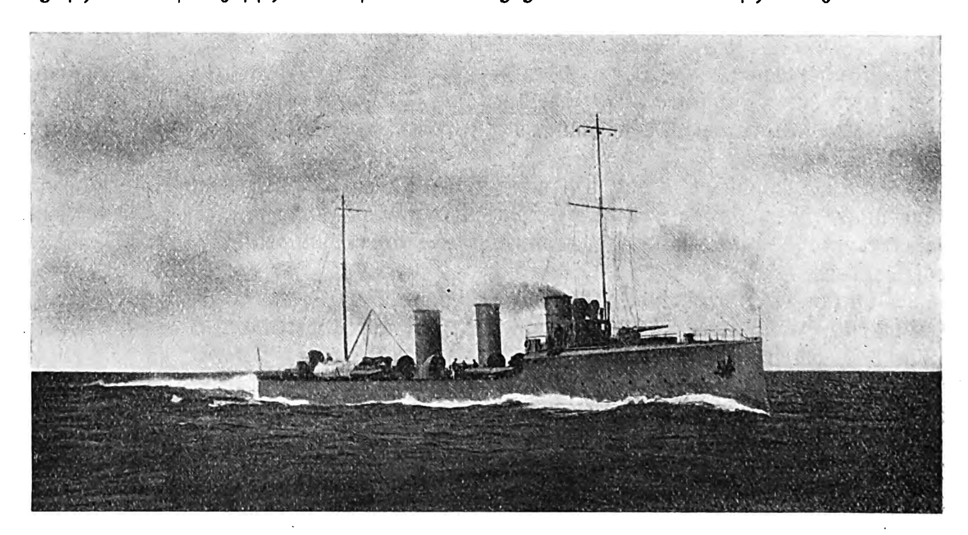
50 cm. Desgleichen konnte das Boot bei ganzen Kreisschwenkungen unter Wasser auf gleicher Tiefe gehalten werden. Der Kreisdurchmesser betrug etwa 160 m.

Auch als Hochseeboot soll sich der neue Typ gut bewährt haben; er wies bei einem scharfen Nordwest, Windstärke 6, eine stärkste Krängung von 8° auf. Dabei wurde eine Geschwindigkeit von 10 kn durchgehalten. Das Boot konnte die ganze Zeit hindurch von der kleinen Kommandobrücke auf dem Kommandoturm aus gesteuert werden.

— Geschützunfall. Am 2. September 1911 ereignete sich bei einer Schießübung des Panzerschiffes „Hertog Hendrik" in den javanischen Gewässern ein Unfall mit einem 15 cm-Geschütz L/40, bei dem drei Mann ums Leben kamen und fünf schwer sowie sieben leicht verletzt wurden. Die Untersuchung hat nach den „Artilleristischen Monatsheften" ergeben, daß sich der Unfall wie folgt zugetragen hat: Bei der Schießübung trat bei einem 15 cm-Geschütz ein Nachbrenner ein, während gleichzeitig ein 24 cm-Geschütz abgefeuert wurde. Der den Verschluß bedienende Mann des 15 cm-Geschützes geriet hierdurch in Verwirrung; er glaubte, daß dieser Schuß aus seinem Geschütz gefallen sei, überlegte nicht, daß sein Geschütz nicht zurück- und wieder vorgelaufen war, und wollte den Verschluß öffnen. Als ihm dies nicht gelang, löste er entgegen der Vorschrift die Nachbrenner-Schutzvorrichtung und öffnete sodann den Verschluß. In diesem Augenblick entzündete sich die Kartusche. Die Ursache des Unfalls war also lediglich eine fehlerhafte Bedienung des Verschlusses, die die Nachbrenner-Schutzvorrichtung außer Kraft setzte. Zum Teil erklärt sich dies vielleicht aus der Gewohnheit des Geschützexerzierens, wo dieser Handgriff nach dem Abziehen eingeübt wird, auch ohne daß ein wirklicher Schuß fällt.



Argentinien. Die argentinische Regierung hat im Jahre 1909 zwölf Torpedobootzerstörer von 1100 bis 1200 t Deplacement, und zwar je vier auf deutschen, englischen und französischen Werften in Bau gegeben. Die in Deutschland zu bauenden



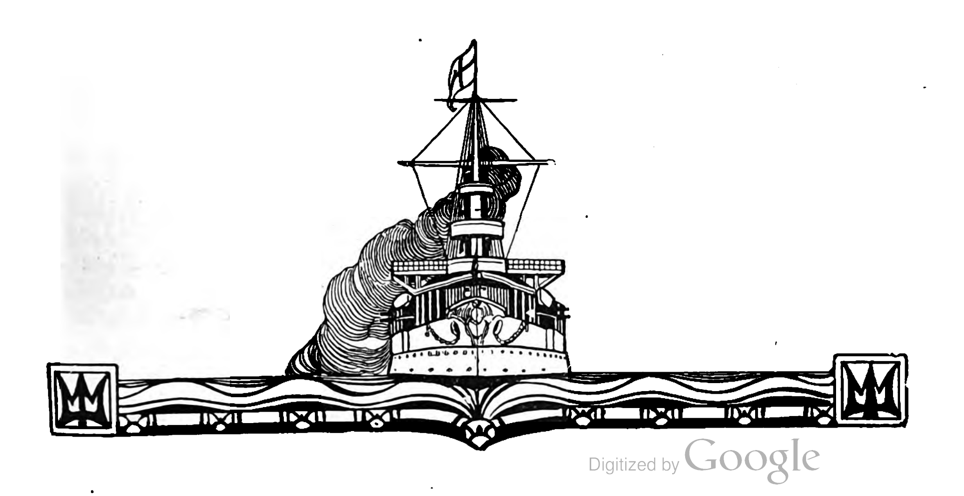
Argentinischer Torpedokreuzer „Cordoba".
Erbaut von F. Schichau, Elbing.
Probefahrtsdeplacement 1150 t, Durchschnittsgeschwindigkeit 34,7 kn im Mittel von 6 Stunden, Maschinenkraft 25 000 PS.

Boote verteilen sich auf die Germania-Werft, Kiel, und die Firma F. Schichau. Letztere hat die ihr in Auftrag gegebenen beiden Fahrzeuge, „La Plata" und „Cordoba", bereits fertiggestellt und abgeliefert; sie haben ihre Probefahrten mit großem Erfolg erledigt und werden demnächst die Ausreise nach Argentinien antreten.

Über die Abnahmeprobefahrten der von der Firma Schichau, Elbing, erbauten Boote werden von der Bauwerft folgende Angaben gemacht: „Cordoba" erzielte bei der sechsstündigen Abnahmeprobefahrt am 18. Oktober bei einem Deplacement von 1150 t eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 34,7 kn und entwickelte über 25 000 PS. Die Maschinen arbeiteten während der ganzen Zeit ohne jede Störung und ohne daß im Schiff Vibrationen zu spüren waren.

Die sechsstündige Abnahmeprobefahrt des „La Plata" fand am 29. November in der Danziger Bucht bei Windstärke 3 bis 4 und ziemlich bewegter See statt, und zwar mit voll ausgerüstetem Schiff, d. h. mit Torpedoarmierung und Artillerie an Bord und mit gefüllten Bunkern. Auch in diesem Falle betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit 34,7 kn; als Höchstgeschwindigkeit für längere Zeit wurden 36,8 kn erzielt. Die kontraktliche Geschwindigkeit beträgt 32 kn.

Auf die Nachricht über das Ergebnis der Probefahrt depeschierte der Vorsitzende der argentinischen Abnahmekommission, die ihren Sitz in London hat, an die Firma Schichau: »Ich freue mich, Sie zu der großartigen Leistung des „La Plata" bei der forcierten Fahrt zu beglückwünschen.«



Verschiedenes.

Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten, mit Berücksichtigung der Seetaktik. Von A. Stenzel. Fünfter Teil.

Der fünfte Teil von Stenzels „Seekriegsgeschichte", bearbeitet von Vizeadmiral z. D. Kirchhoff, führt uns in die Zeit zwischen 1850 und 1910. Eine reiche Fülle von Ereignissen, einen außerordentlichen Wandel aller Verhältnisse auf dem Gebiete des Seekriegswesens schließt diese Epoche in sich. „Schraubenschiff, Küstenpanzer, Hochseepanzer, Ramme, schweres Kaliber, Torpedo — letzterer sowohl auf schweren Schlachtschiffen als auf kleinen schnellen Fahrzeugen —, alle neuesten technischen Vervollständigungen haben Einfluß auf die Taktik, bis schließlich zu Beginn des neuen Jahrhunderts Streumine und Unterseeboot als allerneueste Waffen hinzutreten." Der Bearbeiter weist darauf hin, daß dieser Umstand ihn zwang, seinen Stoff zusammenzufassen. „Der Vorteil der Kürze dieses größeren Werkes über Seekriegsgeschichte ist zugleich dessen Nachteil; manche Leser werden durch das Gegebene wohl nicht zufriedengestellt sein, weil der Inhalt ihnen oft nicht eingehend genug ist. Diese mögen bedenken, daß ein in größeren Umrissen gehaltenes Werk nicht nur gar zu hohe Kosten verursacht haben würde, sondern auch, daß der Leserkreis an und für sich schon ein recht beschränkter ist."

Der vorliegende Band beginnt mit der Darstellung des Krimkrieges (1854 bis 1856), der sein Gepräge dadurch erhält, daß es sich fast nur um den Besitz von Seefestungen handelt. Es ist der erste größere Krieg nach fast vierzigjähriger Friedenspause; er fällt in eine Zeit der Umgestaltung fast des gesamten Materials und Personals der Flotten. Die Technik kündigt sich an, aber noch ist sie unbeholfen, noch wissen die Menschen nichts Rechtes mit ihr anzufangen. Beim Angriff auf Kinburn kommen bekanntlich die ersten Panzerfahrzeuge — auf Napoleons III. persönliche Anregung hin gebaut — mit Erfolg zur Anwendung. Die Notwendigkeit des Überganges vom Segel- zum Dampfschiff, von Holz zu Eisen und Panzerung kann fortan nicht mehr übersehen werden. Und mit dem Vordringen der Technik steigt die Bedeutung geeigneten Personals zur Bedienung der Schiffe und ihrer Waffen; das alte englische Werbesystem kann in Zukunft zur Ergänzung der Besatzungen nicht mehr ausreichen.

In militärischer Hinsicht läßt der Krieg, soweit er sich auf dem Wasser abspielt, vom Geist und den Lehren der großen Seekriege nichts mehr verspüren. Zwar gelingt es England und Frankreich, Truppenmassen, wie sie nie zuvor zur See befördert worden waren, nach den Küsten des Schwarzen Meeres hinüberzubringen; die Namen französischer Feldherren strahlen in neuem Glanze, bei den Flottenführern aber fehlt es fast an jeder kriegswissenschaftlichen Vorbereitung. Die Politik mit ihrer geringen Entschlossenheit wirkt auf französischer Seite hemmend auf die Seekriegführung ein. Das Fehlen einheitlicher Oberleitung bei den englisch-französischen Verbündeten macht in allen entscheidenden Augenblicken Kriegsräte erforderlich und lähmt die Stoßkraft. Der Mangel an strategischem Verständnis wird als besonders auffallend bezeichnet. „Man entsendet mächtige Flotten mit vielen Dampfern in zwei entfernte, unbekannte Meere ohne jeden Plan; ebenso geht es mit den Heeren. Erst an Ort und Stelle schaut man sich um, ob und was sich etwa tun läßt, und entdeckt dann, daß diese Flotten dort zu Operationen ganz ungeeignet sind. Dann leitet man alles aus der fernen Heimat." „Das schädliche Einwirken der Befehle vom grünen Tisch

aus ist in diesem Kriege in ganz besonders schlimmer Art aufgetreten; nicht nur die Herrscher und Regierungen, nicht nur die militär-maritimen Behörden und die Leiter der auswärtigen Politik mischten sich dauernd ein, sondern auch die Vertretungen des Volkes, die öffentliche Meinung und Presse. Die Führer der Heere und Flotten handelten daher nur dann selbständig, wenn ihnen das Messer an der Kehle saß."

Besondere Erwähnung findet im Anschluß an die Schilderungen des Krimkrieges noch der Wechsel der völkerrechtlichen Anschauungen, wie er seit dem Beginn des Jahrhunderts sich vorbereitet hat und wie er gelegentlich der Friedensverhandlungen 1856 seinen Ausdruck fand in der bekannten Pariser Seerechtsdeklaration. Die Frage des Seekriegsrechtes wird hier vom rein soldatischen Standpunkt, losgelöst von wirtschaftlichen und anderen Beziehungen, behandelt; dementsprechend lehnt der Verfasser alles ab, was dem letzten Zweck des Krieges zuwiderläuft oder die Mittel der Kriegführung einschränkt.

Die nun folgende Darlegung des Sezessionskrieges beginnt mit einer ausführlichen Besprechung des Kriegsschauplatzes zu Wasser und zu Lande sowie der militärischen Hilfsmittel beider Parteien. Im weiteren Verlauf wird besonderer Wert darauf gelegt, die Einwirkung der Blockade auf den Gang der Gesamtergebnisse vor Augen zu führen. „Die Beeinflussung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Südens durch die Seeherrschaft des Nordens war der wesentliche und springende Punkt in diesem Kriege; der Süden mußte durch die Unionsflotte in jeglichem Erwerbsmittel gelähmt werden." Die Nordstaaten machen im ganzen 1150 Prisen; auf der andern Seite stellt sich bald zunehmende Verarmung ein. Im Februar 1863 bezahlt man in Richmond für einen Schinken 46 ℳ, für ein Pfund Tee 71 ℳ, ein Pfund Zucker 11 ℳ; Butter, Eier, Kartoffeln konnten sich nur noch reiche Leute erstehen. „Wenn man alle diese Einzelheiten bedenkt, so bleibt die zähe Widerstandsfähigkeit des Südens, der in solchen Verhältnissen 2 bis 3 Jahre leben mußte, geradezu bewundernswert." In der Tat, werden heute viele Staaten so viel innere Festigkeit besitzen? Zum ersten Male hat dieser Krieg die Abhängigkeit moderner Industrieländer von Schiffahrt und Seehandel, von der Beherrschung der Seewege vor Augen geführt.

Gerühmt wird an der Unionsflotte der tatkräftige Geist, das vorher reiflich erwogene, dann aber feste und entschlossene Draufgehen, das für ihre verschiedenen Aktionen bezeichnend ist. Als strategisch lehrreich wird hervorgehoben das verständnisvolle, enge Zusammenarbeiten von Heer und Flotte, wobei der Seekrieg zu einem reinen Küsten- und Flußkrieg wurde.

Die seekriegsgeschichtlichen Begebenheiten des deutsch-dänischen Feldzuges 1864, die im nächsten Kapitel behandelt werden, können sich an Bedeutung mit den eben erwähnten nicht entfernt messen. Im Grunde genommen enthält dieser Krieg keine erwähnenswerte Taten zur See, abgesehen vielleicht vom Gefecht bei Helgoland. Aber mit Recht ist er in dieser deutschen Seekriegsgeschichte nicht übergangen worden. Denn die Erwägungen, die er ausgelöst hat, hauptsächlich gerade durch das Fehlen geeigneter preußischer Seestreitkräfte, sind nicht nur für uns Deutschen historisch wertvoll, sie sind auch wirksam gewesen für die kommenden Zeiten; und Moltkes Pläne über die Verwendung der kleinen preußischen Flotte verdienen, wenn sie auch an der Unzulänglichkeit des Materials scheiterten, noch heute unsere Beachtung. Viel Blut hätte zu Lande erspart werden können, wenn Preußen zur See auch nur ein wenig leistungsfähiger gewesen wäre.

Bereits in einer Denkschrift von 1862, in der Moltke die Frage eines Feldzuges gegen Dänemark behandelt, erscheint es ihm nicht leicht, das „eigentliche Kriegsobjekt" bestimmt zu bezeichnen und die Sache einer „endgültigen" Entscheidung zuzuführen. „Solange unsere Marine nicht eine Landung auf Seeland ermöglicht, um

den Frieden in Kopenhagen selbst zu diktieren, bleibt nur die Okkupation der jütischen Halbinsel." Weil diese aber lange andauern müsse, so würde sie wohl fremde Intervention, wenn nicht gar das Einschreiten dritter Mächte hervorrufen. „Bei dem damaligen Zustand unserer Flotte war der Sitz der dänischen Regierung unerreichbar", heißt es später in einer Schrift des Feldherrn. Immer wieder kommt dieser Gedanke zum Durchbruch. Auch im Verlaufe des Krieges sehen wir stets von neuem Erwägungen bei ihm auftauchen, wie die vorhandenen preußischen Kriegsfahrzeuge wohl zu verwerten und einzusetzen seien. Der anscheinend zunächst vom Prinzen Adalbert ausgegangene Plan, durch Besetzung von Fünen den Gegner niederzuzwingen, wird lebhaft von ihm aufgegriffen; der König aber sieht sich genötigt, ihn abzulehnen. „Da das ganze Projekt auf die Mitwirkung unserer Flotte berechnet ist, dieselbe aber trotz ihres Heldenmutes — das Gefecht bei Jasmund hatte kurz vorher stattgefunden — doch ihre numerische Schwäche gegen die dänische konstatieren mußte, so scheint nur wenig Chance vorhanden, das Projekt auch nur anbahnen zu können"; so lautet seine entscheidende Randbemerkung. Danach hofft Moltke auf die Mitwirkung der Flotte bei Düppel durch Landung auf Alsen, aber Wind und Wetter durchkreuzen auch diese Absicht. Und noch zuletzt richtet er sein Augenmerk auf ein Unternehmen gegen Seeland. „Die wirkliche Landung auf Seeland betrachte ich als ein kühnes, im Erfolg nicht gesichertes, aber nicht unausführbares letztes Mittel, wenn der Friede anders nicht erreicht werden kann. Für uns, die wir eigentlich eine Flotte noch nicht besitzen, ist der Krieg gegen einen Inselstaat so schwer zum Abschluß zu bringen, daß es außer der Vortrefflichkeit des Heeres und der Kühnheit seiner Führer wohl auch des Glückes bedurft hat, um ein Resultat zu erreichen."

Bei Tegethoffs Expedition in die Nordsee, die zur Schlacht vor Helgoland führt, wird die Einmischung Englands, das sich wie selbstverständlich als alleinige Herrin der Nord- und Ostsee fühlt, als charakteristisch hervorgehoben. Um ein kriegerisches Eingreifen der britischen Regierung abzuwenden, muß Tegethoff sich persönlich von Dover aus nach London begeben und dort die bestimmte Erklärung abgeben, daß er nicht nach der Ostsee segeln wolle. —

Der Krieg von 1866 bringt mit der Schlacht von Lissa zum ersten Male wieder seit langer Zeit eine wirkliche Tat zur See. Zwar hat sie das Gesamtergebnis des Krieges nicht mehr entscheidend beeinflussen können; aber sie hat doch einmal wieder die Augen der Welt auf ein seekriegsgeschichtliches Ereignis gelenkt und gezeigt, was inmitten einer Unsumme von Schwierigkeiten und Widerständen ein rücksichtslos entschlossener, die Seinen mitreißender Führer zu leisten imstande ist. Lissa ist auch die erste Schlacht von Panzerfahrzeugen untereinander gewesen; man hat daher nicht verfehlt, schnell aus ihr „Lehren" zu ziehen. Aber nicht den Geist, in dem Tegethoff seinen Angriff durchführte, sondern die äußere Form, in der die Schlacht sich abspielte, haben theoretische Kritiker oft in den Vordergrund gestellt. Welche Mißverständnisse und taktischen Irrtümer sich daraus ergeben haben, wird in unserem Buche dargelegt. Das Bild des siegreichen österreichischen Admirals Wilhelm v. Tegethoff ist diesem Bande vorangestellt; nicht zum mindesten deshalb, sagt der Bearbeiter, weil er ein Deutscher war. Eine Schilderung seines Charakters schließt diesen Abschnitt.

Der folgende Abschnitt des Buches faßt die seekriegsgeschichtlichen Begebenheiten von 1856 bis 1900 zusammen; er behandelt kurz die Ereignisse in Ostasien 1856 bis 1868, die Kriege in Südamerika 1864 bis 1870, den deutsch-französischen Krieg 1870/71, die Kriege der Türkei 1877/78 und 1897, Englands Feldzug gegen Ägypten 1882 und den brasilianischen Bürgerkrieg 1893/94. — Der französisch-chinesische Krieg 1883 bis 1886 wird im nächsten Abschnitt etwas eingehender behandelt.

Mehr Interesse als der letztere beansprucht der chinesisch-japanische Krieg 1894/95; er ist politisch und militärisch gleichsam als Vorläufer des russisch-japanischen Krieges anzusehen. Politisch, weil er die Vormachtstellung Japans im Fernen Osten anbahnt und dem japanischen Volke deutlich die nationalen Ziele weist; militärisch, weil er dem Insellande Gelegenheit gibt, in einem modernen Kriege vorbereitend seine Kräfte zu erproben. Die strategischen Verhältnisse weisen manche mit dem großen späteren Kriege verwandte Züge auf; welche Bedeutung der Erkämpfung der Seebeherrschung zufiel, trat schon hier in die Erscheinung; gemeinsames Arbeiten von Heer und Flotte wurde, wie später, durch die militärgeographischen Verhältnisse zur Notwendigkeit und den Führern eine Gewohnheit. „Die Seetaktik erhielt einen neuen Anstoß dahin, daß in der geregelten Artillerieschlacht die Hauptentscheidung zu treffen sei, daß Sporn, Torpedo und Torpedoboot nur Gelegenheitswaffen seien, daß aber besonders letzteres vielfache Gelegenheiten zu tatkräftigem Eingreifen auszunutzen hätte." — Eine Besprechung über „Operationsbasen" ist der Darstellung dieses Krieges angefügt.

In der Vorgeschichte des spanisch-amerikanischen Krieges wird auseinandergesetzt, wie die strategische Lage Kubas zum geplanten Panama-Kanal und dem Mexikanischen Golf der innere Grund zum Kriege gewesen ist. Es war also doch wohl etwas mehr als „politische Großmannssucht", von der das Buch an einer Stelle etwas wegwerfend spricht, was die Vereinigten Staaten dazu führte, die große Antillen-Insel den Spaniern zu entreißen. — Wir wissen, daß auf beiden Seiten im Verlaufe des Krieges die Volksstimmung — »old women of all sexes« hat Lord St. Vincent einst ihre Urheber genannt — eine bedeutsame und oft unheilvolle Rolle gespielt hat. Sie lähmte die Offensivkraft der amerikanischen Flotte, das spanische Geschwader aber trieb sie ungerüstet, unvorbereitet und unvollständig dem Gegner in die Arme. Außerordentlich lehrreich ist der Schriftwechsel, den Cervera noch von den Kap Verden aus, wo er Vorräte ergänzte, mit seiner heimischen Regierung geführt hat. (Eingehend veröffentlicht u. a. im »United Service Magazine«, 1909: »The coming struggle for sea-power«). Daß es ihm an persönlichem Mut nicht fehlte, hat der spanische Admiral durch den verzweifelten Ausbruch aus Santiago bewiesen, bei dem er alles verlor, außer der Ehre. Das taktische Verhalten der Spanier in diesem Gefecht wird nicht gebilligt. „Cerveras Plan, nachts nicht auszulaufen, wurde verhängnisvoll; in der Dunkelheit hätte er trotz Mondschein leichter aus Sicht kommen können; die Amerikaner wären nicht so schnell gefechtsbereit gewesen und hätten weniger Treffer erzielt. Er hat schließlich den Fehler begangen, in geschlossener Ordnung auszulaufen, und es somit seinem Gegner sehr zu erleichtern, sich zu sammeln und das Feuer zu konzentrieren; ein weiterer Fehler war es, daß die Torpedoboote erst auf so große Entfernung folgten. Wären die spanischen Schiffe nachts strahlenförmig ausgelaufen, um sich am Tage später wieder zusammenzufinden, so wäre vermutlich der größeren Hälfte das Entweichen geglückt."

Bei der Behandlung des russisch-japanischen Krieges 1904/05 hat der Verfasser weniger Wert darauf gelegt, zu den in zahlreichen Aufsätzen und Schriften letzter Zeit geäußerten Anschauungen und Lehren neue hinzuzufügen, als vielmehr das nunmehr reichlich vorhandene authentische Material zusammenfassend zu verwerten und ein knappes Bild der Ereignisse jener beiden Jahre zu entwerfen. „In diesem Kriege unterlag Rußland bei allen Aktionen, weil es dauernd in der Defensive blieb und es bei seinen Führern an dem Mute der Verantwortung gebrach, die fast alle nur von einem Gefühl beseelt waren: der Furcht, etwas zu wagen," — dieser der Schlußbetrachtung zugrunde gelegte Gedanke zieht sich durch die ganze Darstellung hindurch. Taktisch Neues hat nach Ansicht des Verfassers dieser Krieg nicht gebracht; in der Hauptsache hat er gezeigt, daß man mit der Linienschiffstaktik, wie sie sich nach vielem Hin- und Hertasten bereits Bahn gebrochen hatte, auf dem richtigen

Wege gewesen ist. Über die Verwendung von Kreuzern im Aufklärungsdienst und in der Tagschlacht sind keine bemerkenswerten Erfahrungen gemacht worden; die Torpedobootswaffe ist nicht imstande gewesen, ihr Können zu zeigen, sie hat auf beiden Seiten ihren Zweck nicht erfüllt. — Mit einigen Erörterungen über die Zusammenhänge zwischen Politik und Kriegführung, zwischen Land- und Seekrieg, über die Bedeutung der Presse, der Finanzen und der Technik schließt der Verfasser diesen letzten Abschnitt des fünften Bandes.

Das ganze Werk beendet der Verfasser mit einem kurzen Nachwort über den Wert des Studiums der Seekriegsgeschichte. — Gerade für die Abschnitte der neueren Zeit hatte der Herr Bearbeiter nicht nur vorhandene Stenzelsche Aufzeichnungen zu verwerten, sondern selbst Neues zu schaffen.

Möge die große Arbeit, die in das Buch hineingesteckt worden ist, durch den Nutzen, den es bringt, aufgewogen werden.

E. E. Sch.



Bericht S. M. S. „Emden“ über den Taifun vor Yokohama in der Nacht vom 25. zum 26. Juli 1911.

S. M. S. „Emden“ lag am 25. Juli abends auf Yokohama-Reede bei 12 m Wassertiefe mit 75 m Kette vor Anker.

Nachmittags war ein Sturmwarnungssignal vom Hafenamt gegeben worden. Bis gegen 8 Uhr abends blieb das Wetter ruhig, dann begann es stark zu regnen. Der Wind frischte auf; das Barometer fiel schneller. Bald nach 11 Uhr ließ sich erkennen, daß ein schwerer Taifun sich mit seinem Zentrum der Bucht näherte. Der Kommandant ließ daher Dampf aufmachen in vier Kesseln. Der zweite Anker war zum sofortigen Fallen klar. Der Verkehr mit dem Lande war unterbrochen. Die zu Wasser befindliche Dampfpinasse wurde in den inneren Hafen geschickt.

Um Mitternacht erreichte der Sturm schon die Stärke 12. Um 12^{10} Uhr wurde die Steuerbordkette bis auf 115 m gesteckt und, da das Schiff auf die Hafeneinfahrt zu ins Treiben kam, um 12^{25} Uhr der Backbordanker mit 125 m Kette fallen gelassen.

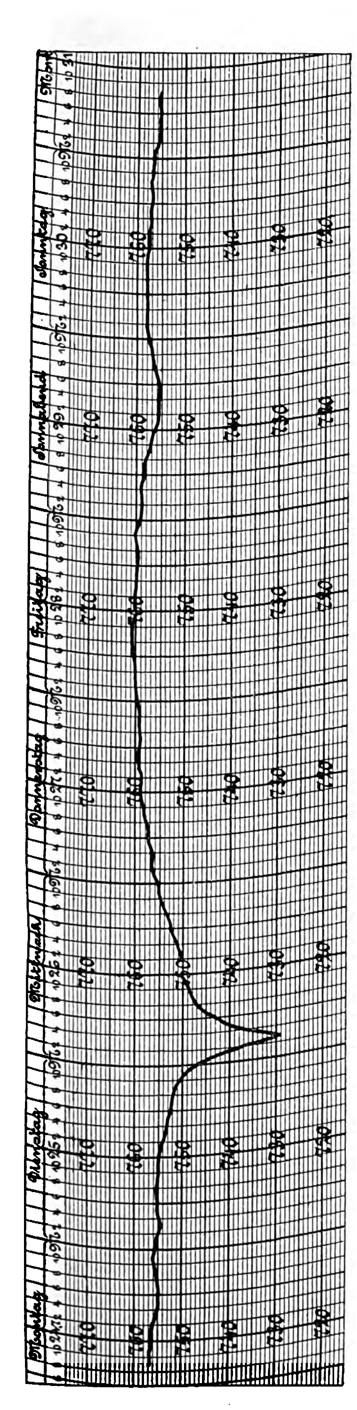
Bald darauf waren die Maschinen klar, so daß mit ihrer Hilfe das Ankergeschirr entlastet werden konnte.

Die Peilungen nach den Hafenfeuern ergaben nun bis 2^{15} Uhr, daß das Schiff sich auf der Stelle hielt. Die Gefahr, auf die Molen zu treiben, schien beseitigt. Das Barometer fiel ständig und schnell, bis es um 2^{30} Uhr mit 729,2 mm den niedrigsten Stand erreicht hatte (siehe die Barographenkurve).

Mehrfach wurden im inneren Hafen Raketen, Blaufeuer und treibende Schiffe gesichtet. Die elektrische Hafenbeleuchtung ging bis auf die beiden Hafenfeuer bald nach 12 Uhr aus.

S. M. S. „Emden“ führte die vorschriftsmäßigen Ankerlaternen und war an Bord durch Sternlampen reichlich beleuchtet.

Etwa 2^{10} Uhr wurden an Backbord querab in einer Regenböe einige Lichter gesehen, die näher kamen. Kurz hinterher (2^{16} Uhr) rammte der japanische Dampfer „Kenkon Maru“ S. M. S. „Emden“ an Backbord vorn, schlug dann an Backbord längsseit und zwängte sich darauf mit Vorwärtsgang so am Bug S. M. S. „Emden“ vorbei, daß zur Vermeidung schwerer Beschädigungen ohne Rücksicht auf das Ankergeschirr kurze Zeit mit der Maschine halbe Fahrt zurückgegangen wurde.



Vor dem Zusammenstoß lag S. M. S. „Emden" südöstlichen, der Dampfer südwestlichen Kurs an.

Wind und See kamen bis dahin stetig aus SSO bis S. Der Wind drehte dann aber auf SSW und führte schwere Regenböen, die zeitweise Unsichtigkeit verursachten.

Nach dem Zusammenstoß, bei dem das Ankergeschirr durch den Dampfer über Gebühr beansprucht war, kam S. M. S. „Emden" wieder ins Treiben. Der Kommandant versuchte zwar noch einige Zeit, das Schiff mit den Maschinen auf der Stelle zu halten, durch die fortgesetzt wechselnde Wind- und Seerichtung gierte aber das Schiff derartig vor den beiden etwa 70° auseinanderzeigenden Ketten, daß die Unmöglichkeit des Unternehmens bald klar wurde. Das Schiff trieb schnell auf die nördlich der inneren Hafeneinfahrt liegenden Bänke zu.

Der Kommandant hatte angesichts der Bedrohlichkeit der Lage schon vorher für den Fall, daß keine Zeit mehr bleiben würde zum Ankerlichten, dem Ersten Offizier den Befehl erteilt, beide Ankerketten unterhalb der Zwischendecksstopper zum sofortigen Schlippen klar zu halten. Der Erste Offizier hatte diesem Befehl entsprechend die Ketten, nachdem die Stopper nochmals gut dicht gesetzt und die Bremsen angezogen waren, unterhalb der Zwischendecksstopper ausschäkeln lassen. Infolge der starken Beanspruchung des Ankergeschirrs bei dem Zusammenstoß mit dem Dampfer würgte sich allmählich die Steuerbordkette durch den Zwischendecksstopper hindurch und schlippte aus.

Es wurde darauf beschleunigt der Backbordanker gelichtet, um ihn wenigstens zu retten und das Schiff aus der schwierigen Lage herauszubringen. Als der Anker aus dem Wasser kam, trug er den Steuerbordanker mit der ausgerauschten Kette auf seinen Pflügen. Beide Anker wurden nun vor die Backbordklüse gehievt, und es wurde bis zum Tagesanbruch im Golf von Tokyo gedampft. Nachdem bei abflauendem Winde am Vormittage des 26. die Anker klariert waren, ankerte das Schiff um 12^{35} Uhr mittags in der Nähe seines alten Ankerplatzes.

S. M. S. „Luchs" war vor Anker liegen geblieben, schien allerdings, wie am Morgen erkannt wurde, auch erheblich vertrieben zu sein.

Zeitschriftenschau.

Steilfeuergeschütze der Küstenartillerie.

Das Juliheft der „Artilleristischen Monatshefte“ brachte unter dem Titel „Steilfeuergeschütze der Küstenartillerie“ einen im Folgenden kurz zu besprechenden Aufsatz aus der Feder des österreichischen Hauptmanns Berger.

Der Verfasser hat es sich zur Aufgabe gemacht, zu untersuchen, ob das Steilfeuergeschütz und gegebenenfalls welche Gattung von Steilfeuergeschützen für die Zwecke der Küstenverteidigung besonders geeignet sei, um dann im Anschluß daran die Frage der Lafettierung, der Geschosse und des Schießverfahrens der Steilfeuergeschütze zu erörtern.

Zweck und Aufgabe dieser Waffe — so etwa beginnt der Artikel — sei, das feindliche Schiff unter Umgehung des starken Gürtelpanzers von oben herab zu treffen, d. h. das bedeutend schwächere Panzerdeck des Schiffes zu durchschlagen und so an seine vitalen Teile zu gelangen. Die verdeckte oder doch zum mindesten unscheinbare Aufstellung an der Küste sichere dem Steilfeuergeschütz einen hohen Rang bei der Bewertung der Küstenverteidigungsmittel, so daß es — genügende Schußweite vorausgesetzt — als einer der gefährlichsten Feinde einer angreifenden Flotte erscheinen müsse. Selbstredend könne das Steilfeuergeschütz keinen Anspruch darauf erheben, das Einheitsgeschütz der Küstenverteidigung zu repräsentieren, ebensowenig wie die Feldhaubitze in der Armee. Also die Kanone als Flachfeuergeschütz sei völlig gleichberechtigt, aber dennoch müsse das Steilfeuergeschütz aus den oben angeführten Gründen nach jeder Richtung gefördert werden.

Die nächste Frage sei die nach der Gattung des Steilfeuergeschützes: sollen wir eine Haubitze oder einen Mörser an die Küste stellen?

Es ist nun interessant, zu verfolgen, in welcher Weise der Verfasser an der Hand konkreter Beispiele den Beweis zu führen sucht, daß nicht der Mörser, sondern die Haubitze die geeignetste Waffe für die Steilfeuer-Küstenverteidigung sei.

Der grundsätzliche Unterschied zwischen Mörser und Haubitze sei — schießtechnisch —, daß ersterer ausschließlich mit Erhöhungen *über* 45° (obere Winkelgruppe), letztere dagegen nur mit solchen *unter* 45° (untere Winkelgruppe) feuere.*)

Für die Verwendung von Haubitzen spreche deren größere Präzision und kürzere Geschoßflugzeit, gegen sie die geringen Fallwinkel der Geschosse (infolge des Schießens mit der *unteren* Winkelgruppe). Bei den Mörsern sei die Sache umgekehrt. Diese Vor- und Nachteile müßten an der Hand konkreter Beispiele gegeneinander abgewogen werden.

Zur Beweisführung zieht Verfasser die österreichische 15 cm-Batteriehaubitze M/99/4 heran, weil man bei dieser *beide* Winkelgruppen verwenden könne.

Es wird nun zunächst die größere Wirkung des Mörsergeschosses (infolge der *oberen* Winkelgruppe) in Vergleich gesetzt zu der geringeren des Haubitzgeschosses (infolge der *unteren* Winkelgruppe). Die Wirkung eines Geschosses setze sich zusammen aus seiner Auftreffenergie, Sprengwirkung und Treffähigkeit. Die Sprengwirkung sei bei gleichen Geschossen für Mörser und Haubitze dieselbe, sie scheide daher als Vergleichsmoment aus; desgleichen das Geschoßgewicht, das in der Formel für die Auftreffenergie (halbe Masse mal Quadrat der Endgeschwindigkeit) als Faktor vorkomme. Somit bliebe nur übrig das Quadrat der Endgeschwindigkeit (oder genauer

*) Auf diesen Punkt wird später zurückzukommen sein.

das Quadrat der senkrechten Komponente der Endgeschwindigkeit, denn nur diese kommt für die Durchschlagsfähigkeit in Betracht) und die Treffähigkeit (letztere ausgedrückt durch die reziproken Werte der mittleren Längen- und Breitenstreuung). Die Wirkung des Geschosses drückt sich somit aus durch die Formel:

$$W = \frac{Ve^2 \cdot \sin^2 \Theta}{l_{50} \cdot b_{50}}$$

worin W die Wirkung, Ve die Endgeschwindigkeit, Θ den Fallwinkel, l_{50} die mittlere Längen- und b_{50} die mittlere Breitenstreuung bedeuten. Mit Hilfe dieser Formel hat der Verfasser eine umfangreiche Tabelle über Geschoßwirkungen zusammengestellt, auf deren Wiedergabe aber aus Raummangel verzichtet werden muß.

Das Wichtigste sind die Vergleichsfaktoren ω und γ. ω ist ein Quotient, der sich ergibt, wenn man die Schußwirkung bei Verwendung der oberen Winkelgruppe dividiert durch diejenige bei Verwendung der unteren Winkelgruppe. Fällt dieser Quotient größer als 1 aus, so besagt das, daß die Wirkung bei Verwendung der oberen Winkelgruppe größer ist. Der Verfasser zieht nun aus allen ω das arithmetische Mittel und gelangt so zu einem Mittelwert

$$\omega_m = 1{,}37,$$

was besagt, daß die Schlagwirkung bei Anwendung der oberen Winkelgruppe 1,37 mal so groß ist wie die der unteren Winkelgruppe, d. h. eine Überlegenheit von 37 Prozent.

Hiermit ist der erste Teil der Beweisführung, der also gegen die Haubitze und für den Mörser spricht, erledigt. Es folgt der zweite Teil:

Man dürfe bei diesem der Anwendung der oberen Winkelgruppe günstigen Ergebnis nicht vergessen, daß die Steilfeuergeschütze stets gegen Ziele in Fahrt schössen, aus dem einfachen Grunde, weil die Schiffe in Bewegung bleiben würden, um die Wirkung der Küstenartillerie herabzumindern. Es sei nun ohne weiteres klar, daß die Treffaussichten um so geringer würden, je länger der Geschoßflug dauert; denn desto größer sei der stets nur annähernd bekannte Schiffsweg während der Flugzeit. Die letztere müsse demnach zum Wirkungsvergleich auch mit herangezogen werden.

In der vorerwähnten Tabelle sind deshalb auch die Flugzeiten sowohl für die obere wie für die untere Winkelgruppe angegeben (t′ und t). Beide durcheinander dividiert ergibt den Vergleichsfaktor γ, das arithmetische Mittel aus allen γ ergibt dann

$$\gamma_m = 1{,}74,$$

was besagt, daß die obere Winkelgruppe gegen die untere in bezug auf die Flugzeit um 74 Prozent im Nachteil ist.

Es sprechen somit 74 Prozent für Verwendung der unteren Winkelgruppe, dagegen nur 37 Prozent für Verwendung der oberen Winkelgruppe. Da nun der Mörser das Geschütz der oberen, die Haubitze dasjenige der unteren Winkelgruppe sei, so verhalte sich in bezug auf Geeignetheit für die Küstenverteidigung der Mörser zur Haubitze wie 37 : 74 oder wie 1 : 2, d. h. der Haubitze sei unbedingt der Vorzug zu geben.

Im übrigen sei der im Verhältnis zum Mörser geringe Fallwinkel des Haubitzgeschosses im Küstenkriege nicht von großer Bedeutung. Denn ehe das von oben kommende Geschoß das Panzerdeck eines Schiffes treffe, müsse es die Decksaufbauten, die oberen Decks und das Splitterdeck durchschlagen; auf diesem Wege aber seien die Geschosse mit ogivaler Spitze vielen Ablenkungen ausgesetzt, gleichgültig ob der Fallwinkel nun groß oder klein sei. Der Verfasser denkt sich demnach die Wirkung des Steilfeuergeschützes gegen Schiffe zum Unterschied zu jener gegen Landziele (Panzerforts) derart, daß mit den ersten Schüssen (Salven) des Wirkungsfeuers die Auf-

bauten und Zwischenlagen havariert werden und dadurch die Möglichkeit geboten werden soll, im späteren Verlaufe des Wirkungsfeuers die ungeteilten Geschosse bis an das Panzerdeck heranzubringen. Für das Wegräumen der Hindernisse bis zum Panzerdeck sei der große Fallwinkel (Mörser) also kein Vorteil, und für das Durchschlagen des Panzerdecks selbst genüge vollkommen der Fallwinkel der unteren Winkelgruppe (Haubitzen), und zwar sei 30° die Grenze, die nach unten im allgemeinen nicht überschritten werden sollte.

Hiermit falle also auch der letzte Grund, den man für den Mörser ins Feld führen könnte.

Im weiteren wendet sich der Verfasser der Geschoßfrage zu und meint, wenn so den Geschossen — schießtechnisch — die Möglichkeit zu wirken gegeben sei, so müsse ihnen auch — materialtechnisch — die Fähigkeit dazu verliehen werden.

Vor allem müßte das Material fest sein, um ungeteilt an das Panzerdeck heranzukommen; es müsse gehärteter Stahl als Geschoßmaterial verwendet werden. Der Zünder müsse eine Verzögerung erhalten und am Boden des Geschosses angebracht werden. Eine Bekappung des Haubitzgeschosses sei unbedingt erforderlich, einmal um die Geschoßspitze unversehrt zu erhalten, zweitens weil die „aufrichtende“ Eigentümlichkeit der Kappe gerade für den Zweck des Haubitzgeschosses so wertvoll sei. Die Schlagwirkung müsse also — alles in allem — möglichst gesteigert werden, trotzdem aber sei doch das Hauptgewicht auf die Sprengwirkung zu legen.

Deshalb solle die Küstenhaubitze Sprenggranaten als einzige Geschoßgattung erhalten. Da ferner Schlag- und Sprengwirkung mit dem Geschoßgewicht wüchsen, so sei das Kaliber so groß wie möglich zu wählen. Das 30,5 cm-Kaliber der Küstenkanone sei auch für die Küstenhaubitze das gegebene. Dennoch würde die Kanonengranate nicht für die Haubitze verwendbar sein, weil erstere mehr Metall und weniger Sprengstoff enthält. Die Haubitzsprenggranate müsse an Gewicht bedeutend leichter ausfallen als diejenige der Kanone, aber der absolute Gehalt an Sprengstoff müsse bei ersterer nicht unerheblich größer sein.

Das Rohr, dessen Gewicht mit etwa 10 t veranschlagt werden könne, müsse etwa 14 Kaliber lang sein und einen Keil- (keinen Schrauben-) Verschluß erhalten. Die bleibende, ortfeste Aufstellung des Geschützes gestatte einerseits die Anwendung des kurzen, nicht mehr als 2 Kaliber langen Rücklaufs, mache jedoch eine große Wendungsfähigkeit und ein ebensolches Schußfeld notwendig, was zur Anwendung des Mittelpivots zwinge. Der Aufbau des Geschützes lehne sich somit eng an bereits bestehende Konstruktionen an, biete daher nichts Neues.

Es folgen weiter ziemlich eingehende Erörterungen über den zweckmäßigsten Aufsatz, Höhen- und Seitenrichtzeiger der Küstenhaubitze, über das Bedienungspersonal und die Grundsätze für die Feuerleitung sowie über die Wahl der jeweils geeignetsten Ladung. Diese Ausführungen sind dem Küstenartillerie-Spezialisten durchaus geläufig, zum Teil enthalten sie freilich auch befremdende Anschauungen.

Eigentümlich mutet das vom Verfasser vorgeschlagene Schießverfahren an, das unseres Erachtens etwas rückständig erscheint. Es handelt sich um ein richtiges Planverfahren, wo der Weg des feindlichen Schiffes auf dem Plan vorausberechnet und eingetragen wird. „Allerdings“, sagt der Verfasser, „will ich nicht leugnen, daß die von mir vorgeschlagene Art der Bestimmung der Abweichung eine große Fertigkeit des Batteriekommandeurs voraussetzt. Diese zu verlangen ist man aber m. E. vollkommen berechtigt, denn wer 4 Küstenhaubitzen befehligt, verfügt über eine solche Feuerkraft und ist den angreifenden Schiffen ein so gefährlicher Gegner, daß man von ihm wohl die Fertigkeit in der Leitung dieser höchst wirksamen Geschütze fordern kann. Die Küstenartillerie muß sich überhaupt zur Ansicht durchringen, daß die Haubitze eines ihrer wichtigsten Geschütze ist und daß sie mit ihr einer angreifenden

Flotte in nachdrücklichster Weise entgegentreten kann. Deshalb soll die Frage des Steilfeuergeschützes von allen Seiten beleuchtet und besprochen werden."

Der fragliche Artikel ist ganz interessant zu lesen, doch kann er nicht ganz unangegriffen bleiben.

Zunächst ist nicht einzusehen, weshalb sich das Schießen mit Haubitzen auf die untere Winkelgruppe beschränken soll. Es mag sein, daß die Lafettierungen der österreichischen Haubitzen keine Erhöhungen über 45° zulassen. Eine Haubitze — wenigstens eine Küstenhaubitze — die nur mit Erhöhungen unter 45° feuern kann, ist eben konstruktiv verfehlt. Weiter: daß ein Mörser ausschließlich nur*) mit Erhöhungen über 45° feuert, ist ebenso anzuzweifeln. Wenn die Waffe Erhöhungen über 45° gestattet, so sind solche unter 45° ebenso sicher anwendbar. Wenn also die Beweisführung des Verfassers für die untere Winkelgruppe ausschlägt, so ist damit noch nicht die Haubitze als Siegerin hervorgegangen, denn die untere Winkelgruppe ist zum mindesten beiden Geschützgattungen eigentümlich.

Mit den Voraussetzungen bricht also eigentlich auch die ganze Beweisführung in sich zusammen. Doch betrachten wir letztere einmal ganz für sich. Der Verfasser will mit konkreten Beispielen, mit „Zahlen" beweisen. Die beiden einzelnen Teile der Beweisführung sind, jeder für sich betrachtet, gut gelungen und wirken überzeugend. Es ist also nichts dagegen einzuwenden, daß der Verfasser erstens zu dem Schluß kommt, daß die Schlagwirkung der oberen Winkelgruppe um 37 Prozent derjenigen der unteren Winkelgruppe überlegen ist, und daß er zweitens beweist, daß bezüglich Flugzeit die obere Winkelgruppe der unteren um 74 Prozent unterlegen ist. Aber dann beide in einen Topf zu werfen und zu sagen: „folglich ist die untere Winkelgruppe der oberen um das Doppelte überlegen", ist m. E. ein etwas kühnes Unterfangen.

Was das Haubitzgeschoß anbetrifft, so kann im Prinzip dem Verfasser nur beigepflichtet werden. Ob es ihm freilich gelingt, ein Brisanzgeschoß zu konstruieren, das mit so hoher Ladung eine derartige Zünderverzögerung verbindet, daß die Sprengwirkung tatsächlich unter das Panzerdeck getragen wird, muß doch zweifelhaft erscheinen.

Nicht einverstanden erklären können wir uns mit dem empfohlenen Schießverfahren. Es kann hier nicht der Ort sein, über das für Küstenhaubitzen geeignetste Schießverfahren zu diskutieren, aber mit dem vom Verfasser vorgeschlagenen Planverfahren gegen in Fahrt befindliche Schiffsziele würde wohl kaum die Haubitze eine so gefährliche Waffe gegen eine angreifende Flotte sein, wie der Artikel es darstellt.

Zum Schluß nochmals zu der Frage: Mörser oder Haubitze für die Küstenverteidigung? Sie läßt sich schlechterdings so allgemein nicht beantworten. Besonders mit Zahlen möchte ich die Frage nicht entscheiden. Beide Geschützgattungen sind für die Küstenverteidigung geeignet, nur daß der Mörser wegen seiner im allgemeinen beschränkteren Verwendungsfähigkeit und mangelnden Präzision auf große Entfernungen besser für die lokale, enge Küstenverteidigung am Platze ist, während die Haubitze dort das Feld behaupten wird, wo es sich um Schußweiten handelt, die mit denen moderner Schiffskanonen konkurrieren sollen. Im Kaliber aber und in der Verwendung der Winkelgruppen ist die eine Gattung nicht mehr beschränkt als die andere.

*) Der Verfasser benutzt an der Stelle selbst diese doppelte Betonung.

Huning.

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Von einer eingehenden Besprechung der nachstehenden uns zugegangenen Bücher müssen wir wegen Raummangels Abstand nehmen; wir beschränken uns daher auf die kurze Erwähnung:

Marine-Taschenbuch 1912. — E. S. Mittler & Sohn. — Preis 3,25 *M*, gebunden 4 *M*.

P. Schubart: **Die Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reiches und des Preußischen Staates.** 24. Auflage. — Breslau, Wilh. Gottl. Korn. — Preis gebunden 1,60 *M*.

Deutscher Unteroffizier-Kalender 1912, Taschenbuch für die Unteroffiziere der Armee, Marine und Schutztruppen. 25. Jahrgang. — Liebelsche Buchhandlung, Berlin W 57. — Preis gebunden 1 *M*.

Jane, Fred. T.: **Ketzereien über Seemacht.** Mit 8 Karten und 17 Abbildungen. Zweite Auflage. — Friedrich Engelmann, Leipzig. — Gebunden 5,20 *M*, in Leinen gebunden 6,50 *M*.

Der englischen Ausgabe des Janeschen Werkes wurde im redaktionellen Teil unserer Zeitschrift im Jahrgang 1906, S. 1090 ff., eine eingehende Besprechung und Würdigung gewidmet. Es genügt, wenn wir an dieser Stelle auf jenen Aufsatz verweisen und nur hinzufügen, daß Graf zu Reventlow zu der Übersetzung ein längeres Vorwort geschrieben hat. In diesem weist er darauf hin, wie notwendig es für uns ist, uns die aus Janes Schrift zu entnehmenden Wahrheiten vorzuhalten und uns von Illusionen zu befreien, deren fortgesetzte Pflege für unsere nationalen Interessen verderblich sein würde. Die erste Auflage der Übersetzung erschien 1907 im gleichen Verlage. Siehe Rundschau 1908, Seite 150.

Das Meer als Quelle der Völkergröße. Eine politisch-geographische Studie von Friedrich Ratzel. Zweite, verbesserte Auflage, besorgt von Hans Helmolt. — Verlag von R. Oldenbourg, München-Berlin. — Preis 1,80 *M*.

Ratzels Studie erschien zuerst in der Zeit des Kampfes um das zweite Flottengesetz und war mit anderen ähnlichen Schriften dazu bestimmt, dem deutschen Volke die Notwendigkeit klarzumachen, sich für seinen Anspruch auf Seegeltung das erforderliche Rüstzeug zu schaffen. Sie faßt dementsprechend kurz alles das zusammen, was der Meister in seinem klassischen Werk, der „Politischen Geographie", großzügig, klar und überzeugend ausgeführt hat. Konnte Ratzel schon damals für seine Studie feststellen, daß sie kein Echo der Tagesmeinungen biete, so gilt dies viel mehr noch heute, und man wird das Schriftchen heute mit demselben Genuß wie vor 12 Jahren lesen. Der Bearbeiter hat dem Werke eine Reihe von Tabellen zugefügt, die den Stand der Handels- und Kriegsflotten und die der Entwicklung beider gewidmete Bautätigkeit veranschaulichen. Man wird diese Tabellen als willkommene Ergänzung und Erläuterung der Ratzelschen Sätze bezeichnen dürfen. Die vorliegende Schrift wird vor allem für jüngere Leser von Nutzen sein, die sich zunächst mit den Grundlagen des von Ratzel vorgetragenen hochwichtigen Gegenstandes bekannt machen wollen; sie wird sie instandsetzen, zu der weiteren Erörterung der Frage in der erforderlichen Weise Stellung zu nehmen.

Geschichte Japans. Von Hisho Saito, Professor der Geschichte in Tokio. — Berlin 1912. Ferd. Dümmlers Verlagsbuchhandlung. — Preis 4,50 *M*, gebunden 5,50 *M*.

Wir glauben sicher zu sein, daß noch kein deutscher Professor eine Geschichte Deutschlands in japanischer Sprache geschrieben hat; allein schon aus diesem Grunde verdient Professor Hisho Saitos Arbeit vollste Anerkennung und Bewunderung. Aus diesem Buche ersehen wir ferner, daß die Japaner über ihre ältere Geschichte wesentlich besser unterrichtet sind als wir über unsere eigene Vergangenheit, in der von Tacitus bis zu Karl dem Großen eigentlich eine große Lücke klafft, und wir müssen endlich erkennen, daß die Japaner nur in berechtigter Notwehr handelten, wenn sie sich so lange und so zielbewußt gegen fremde, vor allem gegen europäische Einflüsse abschlossen und es vorzogen, sich ihre nationale Eigenheit zu wahren. So gewährt dieses eigenartige Buch einen vortrefflichen Einblick nicht nur in die politische, sondern vor allem auch in die kulturelle Entwicklung des Japanervolkes, und es wird dem Leser Gelegenheit geben, sein Urteil zu klären und die Überzeugung von der eigenen Vortrefflichkeit an dem hier gebotenen Vergleichsmaßstab nachzuprüfen. Gerade dies dürfte Hisho Saito beabsichtigt haben, als er sein Buch dem deutschen Büchermarkte anvertraute, und wir halten uns für verpflichtet, dieses Werk der besonderen Aufmerksamkeit unseres Leserkreises anzuempfehlen.

Der aussichtsreichste Schritt zur Beschränkung der Seerüstungsausgaben. Von Dr. Max Kolben. — Dresden und Leipzig, E. Piersons Verlag. — Preis 60 Pfennig.

Den im Titel erwähnten aussichtsreichsten Schritt erblickt der Verfasser in der internationalen Anerkennung des Privateigentums auf See auch während eines Krieges, weil damit der Hauptgrund der Seerüstungen, der Schutz des Handels, in Wegfall kommen werde. Zugleich will er durch eine mit dem Gelde amerikanischer Milliardäre zu gründende Friedenszeitschrift von großzügigster Anlage für die Friedensbewegung Propaganda machen und die Völker von der Zwecklosigkeit ihres Wettrüstens überzeugen. Es ist hier nicht der Ort, mit dem Verfasser über sein Thema zu rechten, vielleicht findet sich dazu einmal in anderem Zusammenhange Gelegenheit. Nur sei ein Satz aus seinem Büchlein zitiert, in dem er darauf hinweist, wie die Völker ihre Waffen bereit halten: „resigniert, wie in den Willen eines übermächtigen Schicksals ergeben". Noch hat kein Kulturvolk mit der Abrüstung begonnen, und noch keine der großen Wandlungen in der Weltgeschichte, durch die sich die Völker die ihnen erwünschte Gestaltung der politischen Macht und der wirtschaftlichen Betätigung erstritten, hat sich im Wege internationaler Verträge, sondern durch kriegerische Entscheidung vollzogen. Daran dürfte auch eine Friedenszeitschrift und die Unverletzlichkeit des Privateigentums auf See nichts ändern.

Dr. Walter Vogel: **Die Grundlagen der Schiffahrtsstatistik.** Ein kritischer Beitrag zur Wertung der Handelsflotte und des Seeverkehrs des Deutschen Reiches. Heft 16 der „Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde". — Berlin, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 7 *M*.

Als den Pulsschlag, der von der Kraft und Gesundheit unseres Wirtschaftslebens Kunde gibt, pflegen wir die statistischen Ziffern des Verkehrs in unseren Seehäfen zu betrachten, deren ständiges Wachsen in so erfreulicher Weise Zeugnis dafür ablegt, daß wir uns mit unserer maritimen und Handelspolitik auf dem richtigen Wege befinden. Wenig bekannt ist gleichwohl, wie diese Ziffern zustande kommen und welche Bedeutung im einzelnen den darin enthaltenen Angaben und Werten beizumessen ist. Mit der obigen Abhandlung hat es Dr. Vogel unternommen, die

verschiedenen Methoden der Schiffsvermessung und der Anschreibung der Verkehrsziffern auch für ein Laienpublikum zu erläutern und damit zugleich für die beteiligten Kreise der Reeder- und Handelswelt wie auch der mit wirtschaftlichen Fragen sich beschäftigenden Schriftsteller die nötigen Anhaltspunkte für die Beurteilung der ihnen entgegentretenden Zahlenwerte zu schaffen. Die Schrift behandelt demgemäß zunächst die Grundbegriffe des Raumgehaltes, der Tragfähigkeit und der Leistungsfähigkeit der Schiffe; sie geht über zur Aufnahme des Seeverkehrs und der Bearbeitung des hier gewonnenen Materials bei uns und bei den übrigen Seefahrt treibenden Nationen, um endlich nach einer Betrachtung der hier vorhandenen Fehlerquellen die Entwicklung des deutschen Schiffsbestandes und Seeverkehrs in den letzten 36 Jahren auf Grund der Reichsstatistik graphisch zu erläutern. Der Verfasser verzichtete darauf, diesen letzteren Teil zu einer Geschichte unseres Seeverkehrs zu erweitern, doch liegt diese für den aufmerksamen Betrachter seiner Tabellen und Tafeln auch ohne textliche Ausführungen zutage. Die Vogelsche Arbeit muß als sehr verdienstvoll bezeichnet werden und verdient ein eingehendes Studium.

Unsere Kolonien. Unter Mitwirkung hervorragender Afrikaner herausgegeben von Emil Zimmermann. Mit zahlreichen Abbildungen und sechs mehrfarbigen Karten. — Verlag Ullstein & Co., Berlin. — Preis 3 *M*.

Das Marokko-Abkommen mit der Vergrößerung unseres Kolonialgebietes in Westafrika hat die Frage über den Wert unseres kolonialen Besitzes wieder mehr in den Vordergrund gebracht und das Interesse an unseren Überseegebieten erneut wachgerufen. Der rührige Ullstein-Verlag trägt diesem Umstande Rechnung, indem er mit dem vorliegenden Werk die koloniale Literatur um ein Volksbuch vermehrt, das ein getreues Bild der geographischen, wirtschaftlichen und kulturellen Verhältnisse unserer Kolonien bringt. Die gut ausgewählten zahlreichen Abbildungen erhöhen den Wert des Buches wesentlich. Jeder Kolonialfreund wird das unseren gesamten Kolonialbesitz umfassende Werk mit Interesse lesen. Frk.

Goltz, Fritz Frhr. v. der: **Die gelbe Gefahr im Licht der Geschichte.** Mit 6 Karten. Zweite Auflage. — Friedrich Engelmann, Leipzig. — Geheftet 4 *M*, in Leinen gebunden 5,20 *M*.

Die gelbe Rasse stellt uns in den Ereignissen der jüngsten Vergangenheit vor teilweise ganz neue Verhältnisse, die ernsteste Beachtung verdienen. Mit Recht gilt hier die Frage: „Was will das werden?" Im Hinblick hierauf bietet das oben bezeichnete Buch, das der Schilderung der Taten eines Dschingis Khan, eines Kubilai und eines Timur Lenk gewidmet ist, besonderes Interesse. Indem der Verfasser an der Hand von Karten die historischen Überlieferungen auf ihre militärische Möglichkeit prüft und manches in das Gebiet der Sage verweist, liefert er ein Werk, das auch der militärische Leser mit Aufmerksamkeit lesen wird und das im gegenwärtigen Augenblick als Maßstab für die von der gelben Rasse zu gewärtigende Leistungsfähigkeit allgemeiner Beachtung sicher sein dürfte.

Sven Hedin: **Von Pol zu Pol.** Mit 35 Text- und 8 Vollbildern sowie 10 Karten. — Verlag von F. A. Brockhaus in Leipzig. — Preis 3 *M*.

Der bekannte schwedische Forschungsreisende und Schriftsteller hat anläßlich seines 25jährigen Jubiläums der ersten Reise, die ihn als jungen Studenten zunächst nach Südrußland, dann aber weiter nach Innerasien führte, ein eigenartiges Volks- und Jugendbuch geschrieben. Er führt seine jugendlichen Leser zu einer Reise um die Welt von der Heimat Schweden aus über Deutschland, Österreich, die Türkei nach Persien, Tibet, Indien, Australien, China, Japan und zurück durch Sibirien

und Rußland nach Stockholm. Von den mannigfachen Erlebnissen auf seinen langjährigen Forschungsreisen bringt er interessante Episoden ernsten und humoristischen Inhalts, verbindet sie mit belehrenden Schilderungen über Land und Leute dreier Erdteile und versteht es ausgezeichnet, jedes einzelne der 72 Kapitel gewissermaßen als ein in sich abgeschlossenes Ganzes zu behandeln. Das Buch wird zur Einreihung in Schiffs- und Mannschaftsbüchereien warm empfohlen. Frk.

Richard Hennig: **Von Deutschlands Anteil am Weltverkehr.** 8⁰, 303 Seiten. Mit 6 Karten. — Allgemeiner Verein für deutsche Literatur, Berlin-Wilmersdorf. — Elegant gebunden 6,50 *M*, broschiert 5 *M*.

In dem vorgenannten Buche ist eine Reihe von Einzelaufsätzen zusammengefaßt, die bereits vorher an verschiedenen Stellen erschienen waren. Zu seiner Würdigung wird am besten die Anführung einiger Kapitelüberschriften dienlich sein. Wir finden darin eine Darstellung des deutschen Anteils an der Seeschiffahrt wie seiner Binnenwasserstraßen, die zwar mit den großen Strömen in Amerika, Asien und Rußland den Vergleich nicht aushalten, aber doch mit Rücksicht auf ihren Verlauf und ihren Zustand den wichtigsten Verkehrsinteressen dienen und für die deutsche Volkswirtschaft von hoher Bedeutung sind. Weiterhin wird das Eisenbahnnetz unserer Kolonien gewürdigt, sodann das Projekt der Bagdad-Bahn und unser Anteil an der Entwicklung des chinesischen Eisenbahnnetzes. Fernere Kapitel behandeln den elektrischen Bahnbetrieb und die Ausnützung unserer Wasserkräfte, sodann Post- und Seekabelwesen, Funkentelegraphie und Telephonverkehr. Überall sehen wir, wie vielfach erst die neueste Zeit sich zu energischem, planmäßigem Vorgehen entschloß und wie in vielen Beziehungen deutsche Initiative für die Gestaltung und Entwicklung des Weltverkehrs maßgebend war. Indem das Buch auf eine systematische Abhandlung seines Gegenstandes verzichtet und statt dessen in sich abgeschlossene Einzeldarstellungen bietet, wird es zu allgemeiner Belehrung besonders geeignet und weiten Kreisen willkommen sein.

Nebelheim. Entdeckung und Erforschung der nördlichen Länder und Meere. Von Fridtjof Nansen. Zwei reich illustrierte Bände. — Leipzig, F. A. Brockhaus. — Elegant gebunden 20 *M*.

Wenn man Fridtjof Nansen bisher als Schriftsteller nur aus seinem „In Nacht und Eis“ kannte, so wird man über das oben bezeichnete neue Werk einigermaßen verwundert sein. Nicht ohne Laune berichtet er in seiner Vorrede, wie er vor Jahren das Versprechen gegeben habe, für ein englisches geographisches Sammelwerk einen Band über die Geschichte der Nordpolreisen zu schreiben, und wie er bei den Vorarbeiten für dieses Buch von dem Stoffe mehr und mehr erdrückt wurde, so daß er mit dem nunmehr vorliegenden Buche überhaupt nicht bis an sein ursprüngliches Thema herangekommen sei. Er geht aus von jenem dem Menschen innewohnenden Trieb in die Ferne, bei dem Ruhmbegier, Wissensdurst und die Hoffnung auf reichen Gewinn in gleicher Weise wirksam sind. So schildert er, beginnend mit der Suche nach der ultima Thule, die Handelsfahrten des Altertums, die den Erwerb von Zinn und Bernstein zum Zweck hatten, geht über zu der Sage von Vinland dem Guten und gelangt zu den Entdeckerfahrten des Johann Cabot und der Aufsuchung Grönlands, mit der er am Ende des zurzeit bearbeiteten Stoffes angelangt ist. Den Schluß der Darstellung bildet ein Porträt des Verfassers mit den eigentümlich durchdringenden Augen, die so vieles schauten und noch immer zu suchen nicht müde sind. Die Bilder des Textes sind fast ausschließlich Darstellungen von Schiffen und Jagdszenen nach uralten Originalen und außerdem jene Karten von teils höchst naiver, teils der Wirklichkeit schon ziemlich nahe kommender Auffassung, mit der unsere Vorfahren die Länder, die sie gefunden hatten, der Mitwelt vor Augen führen wollten. — Für

wen Nansen sein Buch geschrieben hat, ist schwer zu sagen. Für die „reifere Jugend“ wird es zu schwierig sein, der Mann im Erwerbsleben wird dafür nicht Zeit finden, Frauenlektüre ist es erst recht nicht. Es bleibt übrig, daß er ein Werk von dauerndem Wert geschaffen hat, das in dieser kritischen Darstellung der Forschungsergebnisse unseres Wissens etwas ganz Neues bietet und für das wir ihm zu großem Danke verpflichtet sind.

Erster Klasse und Zwischendeck. Von Walter Frhr. v. Rummel. Eine Weltumsegelung durch Zufall. Mit 185 Bildern nach eigenen Aufnahmen des Verfassers. — „Heimat und Welt“-Verlag (W. Weicher), Berlin W. 30. — Preis gebunden 7,50 *M*.

Der Verfasser führt den Leser in seinem sehr interessant geschriebenen Reisewerk über Mexiko, Kalifornien nach Japan, von dort in die Südsee und über Hongkong, Singapore durch den Suez-Kanal nach der Heimat zurück. Er fährt nicht nur, wie der Titel besagt, erster Klasse und Zwischendeck, sondern benutzt auch zu der stürmischen Fahrt von Yokohama nach den Marianen einen kleinen japanischen Segler und macht zwischen den Südsee-Inseln Kanufahrten von mehrtägiger Dauer, wobei er Gelegenheit findet, tiefere Einblicke in die besuchten Länder und das Leben ihrer Bewohner zu tun. Besonderes Interesse erwecken seine Schilderungen über einen Teil unserer Inselbesitzungen in der Südsee, die Marianen, Westkarolinen und Palau-Inseln, wo er längere Zeit verweilte. Das Buch liest sich von Anfang bis zu Ende spannend und wird in Schiffsbüchereien sicher sehr begehrt werden. Frk.

Allerhöchste Verordnung über die Ehrengerichte der Offiziere in der Kaiserlichen Marine vom 13. Mai 1911, nebst Ergänzungsorder vom 2. November 1875, Bestimmungen über Zweikampf usw. Herausgegeben und eingehend erläutert von Heinrich Dietz, Kriegsgerichtsrat bei der 28. Division. — Rastatt 1911, H. Greiser. — 229 Seiten, Preis geheftet 3,40 *M*, fein gebunden 4 *M*.

Im Anschluß an die im Jahrgang 1911, S. 143, besprochene Verordnung über die Ehrengerichte des Heeres und der Schutztruppen hat Kriegsgerichtsrat Dietz nun auch die gleiche Verordnung für die Marine bearbeitet. Angesichts der guten Aufnahme des erstgedachten Werkes und der mancherlei aus diesem Anlaß ihm entgegengebrachten Anregungen war der Verfasser in der Lage, bei seiner neuen Arbeit mehrfache Erweiterungen und Verbesserungen vorzunehmen, die demnächst auch der Neuauflage der Armeeverordnung zugute kommen werden. An den Bestimmungen über die Ehrengerichte haben neben den unmittelbar beteiligten Kreisen auch die Juristen im Hinblick auf die schwierigen Grenzlinien ein besonderes Interesse. Ebenso ist es erwünscht, daß die Presse und die berufsmäßigen Politiker sich mit dem Gegenstande vertraut machen, der oft genug in den Kreis der öffentlichen Erörterung tritt. Für sie alle wird sich das Buch in der vom Verfasser befolgten Methode als zweckmäßiges und erwünschtes Hilfsmittel erweisen.

Der diplomatische Ursprung des Krieges von 1870/71. Gesammelte Urkunden. Dritter Band. — Berlin 1911. Verlagsanstalt für Literatur und Kunst.

Von dem im Jahrgang 1911, S. 1188, zuerst besprochenen Werke liegt nunmehr, die Zeit vom 10. Mai 1864 bis 31. Juli 1864 umfassend, der dritte Band vor. Es ist dies die Zeit des Waffenstillstandes, in der klar wurde, „daß der Krieg in den Herzogtümern nicht alles zu Ende geführt“ hatte, und die mit dem Übergang nach Alsen ihren Abschluß fand. Von dieser Waffentat berichtet das vorliegende Buch nichts, wie denn überhaupt die Neigung hervortritt, die Erfolge der preußischen Waffen als stark übertrieben hinzustellen und diejenigen der preußischen Diplomatie nach Möglichkeit herabzusetzen. Man muß es dem Geschichtsforscher überlassen, sich durch das

Gewirr der zahllosen diplomatischen Noten und Aktenstücke hindurchzufinden, aber es verlohnt sich auch aus allgemeinen Gründen sehr, sich mit dem Buche zu befassen. Es wird denjenigen, die nationale Fragen mit Schiedssprüchen glauben lösen zu können, wie auch denjenigen, die bei den Ereignissen der jüngsten Vergangenheit mit ihrer Kritik schnell bei der Hand waren, zeigen, daß es doch nicht ganz so leicht ist, zwischen der Vielgestalt der diplomatischen Anforderungen und Interessen den geraden Weg zu finden, und daß doch alle diese Noten, so schwer sie zu verstehen und zu lesen sind, keinem anderen Zwecke dienen, als eben diese Fragen im Sinne der Völker, für die sie lebenswichtig sind, in allseitig befriedigender Art zum guten Ende zu bringen. Leicht ist hier das Tadeln, das Bessermachen unendlich schwer. Als eine Art Anekdote sei zum Schluß angeführt, daß nach einem Bericht des Gesandten in Hannover Preußen, um seine Armee zu Wasser und zu Lande zu verstärken, für 40 Millionen (Taler oder Franken?) Schiffe in Amerika gekauft haben sollte, die schon auf dem Wege nach Europa waren.

Marschall Canrobert. Erinnerungen eines Jahrhunderts. Bearbeitet und herausgegeben von General der Infanterie z. D. v. Pfaff. Nach dem französischen Werke von Germain Bapst. — Verlag von Karl Siegismund in Berlin. — Preis 9 *M*, gebunden 10 *M*.

Die Erinnerungen eines Jahrhunderts verdanken ihr Entstehen dem persönlichen Verkehr des französischen Schriftstellers Germain Bapst mit Marschall Canrobert und einem sorgfältigen und eingehenden Studium der Akten der Ministerien sowie des in der Nationalbibliothek vorhandenen Geschichtsmaterials. Der Leser findet darin eine zeitgemäße Darstellung der wichtigsten Ereignisse am Hofe Napoleons in der Zeit von 1866 bis 1870. Wenn auch die Tätigkeit des Marschalls Canrobert im Vordergrunde steht, so bietet das Werk doch in der Hauptsache eine wertvolle Vervollständigung der Entstehungsgeschichte und der ersten Zeit des Krieges 1870/71 bis nach der Schlacht von Vionville und dem Rückzuge der französischen Rheinarmee nach Metz. Die damaligen Zustände im französischen Heere sowie die Tätigkeit einzelner Heerführer, insbesondere die des Marschalls Bazaine vor und nach der Übernahme des Armeekommandos, werden einer scharfen Kritik unterzogen. Frk.

Die seit mehreren Jahren bestehende, die wirtschaftlichen und sozialen Interessen der inaktiven Offiziere und Sanitätsoffiziere der Armee und Marine wahrnehmende „Offizier-Wohlfahrts-Gesellschaft“ hat unter dem Titel:

O. W. G. Nachschlagewerk mit Schreibunterlage für 1911/12

eine Schreibmappe in geschmackvoller Ausstattung herstellen lassen. Sie enthält in übersichtlicher Gliederung viele für einen Offizier wissenswerte Angaben und wird zu Geschenkzwecken willkommen sein. Der Bezugspreis durch die Offizier-Wohlfahrts-Gesellschaft, Berlin W. 62, Bayreuther Straße 38, beträgt 2,50 *M*. Frk.

A military word and phrase book. — Vocabulaire militaire. — Sammlung militärischer Ausdrücke, in systematischer Ordnung zusammengestellt: das Wordbook von Professor F. Sefton Delmer (Preis 3,60 *M*), das Vocabulaire von Professor v. Scharfenort (Preis 4 *M*). — Berlin 1912. A. Bath.

Wer immer mit fremdsprachiger militärischer Literatur zu tun hat, weiß, welche unendlichen Schwierigkeiten es vielfach bereitet, den fremden Text in sachgemäßer Weise ins Deutsche zu übertragen. Aus diesem Grunde ist jedes Hilfsmittel erwünscht, das in dieser Richtung die Mühe zu erleichtern trachtet, und man wird anerkennen dürfen, daß die beiden obigen Wörterbücher in richtiger Einschätzung des Bedürfnisses nützliche Arbeit leisten und wohl geeignet sind, dem beabsichtigten Zweck gerecht zu werden.

Es sei in dieser Hinsicht insbesondere auf die „Skizzen mit Erklärungen zum französischen Infanteriegewehr" mit den beigegebenen durch Buchstaben erläuterten Figuren verwiesen. Freilich würde es genauem Nachsuchen sicher gelingen, in dem gebotenen Wort- und Phrasenschatz noch einzelne Lücken herauszufinden, doch wird dadurch der allgemeine Wert der Bücher keineswegs herabgesetzt, bei deren Benutzung wohl hauptsächlich an die Winterarbeiten der jüngeren Offiziere gedacht sein dürfte, während der Techniker noch anderer Hilfsmittel bedürfen wird. In dieser Hinsicht stehen wir nicht an, die beiden handlichen und wohlfeilen Bücher für dienstliche Bureaus wie für Privatzwecke bestens zu empfehlen.

Preußens Heer von seinen Anfängen bis zur Gegenwart. Von Oberstleutnant Frhr. v. der Osten-Sacken und von Rhein. 2. Band: Die neue Armee bis zur Armee-Reorganisation 1859/60. — Berlin 1912, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 7 *M*.

Der 2. Band behandelt die Zeit vom Tilsiter Frieden bis zur Reorganisation von 1859/60, somit die Wiedergeburt der Armee nach dem Feldzuge von 1806/07, die Befreiungskriege und dann die Zeit des Stillstandes in der langen Friedenszeit von 1815 bis 1859. Einer Periode des beispiellosen Aufschwunges folgte eine Periode des Niederganges. Gerade die letztere, bisher nur wenig bearbeitete bietet aber außerordentlich viel Lehrreiches. Der 3. (Schluß-) Band soll dann die große Reorganisation von 1859/60 und die neueste Heeresgeschichte behandeln.

Eine sehr mühevolle, schwierige Arbeit liegt dem Werke zugrunde, eine riesige Literatur mußte bewältigt, ein ungeheurer Stoff übersichtlich zusammengefaßt werden. Alles dies ist dem Verfasser vorzüglich gelungen. So ist ein Werk zustande gekommen, das eine wesentliche Lücke ausfüllt und nicht nur dem Offizier, sondern dem Historiker, Schriftsteller, kurz jedem Gebildeten unentbehrlich ist.

Als Deutschland erwachte. Lebens- und Zeitbilder aus den Befreiungskriegen. Heft 13 bis 16. Heft 13: Napoleon, von Eilhard Erich Pauls; Heft 14: Scharnhorst, von Frhr. v. Wangenheim; Heft 15: Arndt, von Paul G. A. Sydow; Heft 16: Heldenmädchen und -Frauen aus großer Zeit, von O. Karstädt. — Gustav Schloeßmanns Verlagsbuchhandlung (Gustav Fick), Hamburg. — Preis eines jeden Bändchens, reich illustriert, mit Vierfarbendruckumschlag 75 Pfg.; 10 Exemplare à 60 Pfg.; 50 Exemplare à 50 Pfg.; 100 Exemplare à 45 Pfg.; 1000 Exemplare à 40 Pfg.; gebunden in Leinen 1 *M*.

Eine Reihe früherer Hefte der obigen Sammlung besprachen wir im Jahrgang 1910, Seite 294, und es wird genügen, wenn wir unter Hinweis auf die Überschrift auf unsere damaligen Ausführungen Bezug nehmen. Aus der Zeit vor 100 Jahren ist noch heute für uns unendlich viel zu lernen. Im Hinblick hierauf möchten wir der in den vorstehend benannten Heften gebotenen volkstümlichen Darstellung der damaligen Ereignisse und der am Gang der Dinge beteiligten Persönlichkeiten eine recht weite Verbreitung wünschen.

Die Befreiungskriege 1813 bis 1815. Von Oberst Friederich. 2. Band: Der Herbstfeldzug 1813. — Berlin 1912, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 5 *M*.

Es ist eine Freude, dieses Werk zu lesen und zu besprechen. Auf gediegener wissenschaftlicher Grundlage und vollendeter Beherrschung des Stoffes beruhend, bietet es zur Hundertjahrfeier der Befreiungskriege eine abgeklärte, wahrhaft volkstümliche Darstellung dieser Kriege für die Gebildeten aller Stände. Die später erscheinenden Bände III und IV sollen die Geschichte der Feldzüge von 1814 und 1815 enthalten.

Das Werk hat also einen seinem Zweck angemessenen Umfang, der Preis ist äußerst niedrig, obwohl die Verlagsbuchhandlung ihm eine rühmliche, vornehme Ausstattung gegeben hat. Außer den vortrefflichen Bildnissen sind die klaren, leicht verständlichen Karten besonders hervorzuheben. Das Werk ist bestimmt, ein Volksbuch des deutschen Volkes im besten Sinne zu werden.

Denkwürdigkeiten des Generals August Frhrn. Hiller von Gärtringen. Herausgegeben von Generalleutnant v. Unger. — Berlin 1912, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 6 *M*.

Die von General Hiller von Gärtringen hinterlassenen Lebenserinnerungen sind von ihm auf Grund persönlicher Aufzeichnungen, seiner Kriegstagebücher und Gefechtsberichte niedergeschrieben worden und erstrecken sich hauptsächlich auf die Zeit von 1806 bis 1815. Von besonderem Interesse sind die Mitteilungen über das Jahr 1806, über 1812, als er Adjutant Yorcks war, 1813, wo er sich in der Schlacht an der Katzbach und bei Leipzig auszeichnete, 1815, wo er durch die Erstürmung von Plancenoit wesentlich zur Entscheidung der Schlacht bei Belle Alliance beitrug. Als der „Held von Plancenoit" lebt er daher hauptsächlich in der Kriegsgeschichte. In ihrer anspruchslosen, schlichten Form machen die Lebenserinnerungen den Eindruck unbedingter Zuverlässigkeit und zeigen uns einen ganzen Mann und echten Helden. Sie sind zugleich ein wesentlicher Beitrag zur Geschichte jener großen Zeit, deren hundertjährige Gedenktage nun bald wiederkehren.

Handbuch der Waffenlehre. Für Offiziere aller Waffen zum Selbstunterricht, besonders zur Vorbereitung für die Kriegsakademie. Von Major Berlin. Dritte neubearbeitete und vermehrte Auflage. — Berlin 1912, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 11 *M*, gebunden 12,50 *M*.

Seit der Besprechung der ersten Auflage des obigen Handbuches sind acht Jahre vergangen. Die gute Aufnahme des Werkes in den beteiligten Kreisen und gleicherweise die lebhaften Fortschritte im Waffenwesen haben nunmehr eine dritte Bearbeitung des Gegenstandes notwendig gemacht, die zu einem fortgesetzten Anwachsen des Buches Veranlassung gab. Insbesondere kommt dieses in der vermehrten Zahl der Abbildungen zum Ausdruck, die 317 Figuren und Zeichnungen im Text, 12 Tafeln und 6 Anlagen umfassen. Das Werk behandelt die Waffen der Infanterie und Artillerie der europäischen Großmächte in ihrer Beschaffenheit wie in ihren Leistungen und erstreckt sich auch auf die Geschütze der Festungen und Küstenwerke sowie auf die Kriegsfahrzeuge und die Verwendung der Waffen. Die in der ersten Ausgabe noch kurz gestreifte Marineartillerie ist mit Recht außer Betracht gelassen. Das Berlinsche Buch ist für den Leserkreis, an den der Verfasser zunächst denkt, sicher von höchstem Wert. Bei dem lebhaften Interesse, das allen militärischen Fragen auch in weiteren Kreisen, insbesondere in den Reihen der gewesenen Soldaten, entgegengebracht wird, dürfte es auch hier als Nachschlagebuch in hohem Maße willkommen sein.

Kriegslehren und Friedensausbildung, veranschaulicht an Metz—Mukden—Mörchingen. Von Oberstleutnant Hoppenstedt. — Berlin 1912, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung.

Der Verfasser ist der Ansicht, daß das jetzt herrschende System der Truppenausbildung eines Wechsels bedürftig ist und erheblich kriegsmäßiger gestaltet werden muß. Als Mittel dazu scheint ihm eine bessere theoretische und praktische Fortbildung der Offiziere nötig, deren Tätigkeit viel zu sehr im kleinen Dienst überspannt werde. Wie dies im einzelnen geschehen könne, ist an der Hand einer Anzahl von Vorträgen

über die Schlacht bei Gravelotte, St. Privat und über den russisch-japanischen Krieg sowie durch das Beispiel einer Geländeübung erörtert. Das Buch enthält außerordentlich viele anregende Gedanken, wenn sie auch keineswegs alle neu sind. Der Verfasser weist auf die ungemeine Vielseitigkeit der Aushilfemittel hin, die der wirkliche Krieg bietet, die wir daher kennen und anwenden lernen müssen. Man kann dem Verfasser des sehr lesenswerten Buches nur darin beistimmen, daß für die wissenschaftliche Fortbildung des Offiziers sehr viel mehr geschehen muß. Das Buch leidet etwas darunter, daß die Ausdrucksweise nicht immer glücklich gewählt ist.

Übungen mit Gerippttruppen. Von Oberstleutnant Hoppenstedt. — Berlin 1912, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 1,40 *M*.

Die vom Verfasser vorgeschlagenen Gerippübungen sind fraglos ein wertvolles und recht praktisches Mittel zur kriegsmäßigen Weiterbildung der Offiziere. Sie vereinigen die Vorteile der taktischen Geländebesprechungen mit denjenigen der praktischen Truppenführung und können im großen Rahmen, in jedem Gelände und zu jeder Jahreszeit vorgenommen werden. Mit Recht verlangt der Verfasser, daß die Gerripptruppen mit dem nötigen Personal für den Aufklärungs- und Nachrichtendienst versehen werden. Die Vorschläge sind sehr anregend und verdienen allgemeine Beachtung.

Strategie, ihre Aufgaben und Mittel. Von General der Infanterie z. D. v. Blume. — Berlin 1912, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 8,75 *M*.

Das vorliegende Werk ist zugleich die dritte, völlig umgearbeitete Auflage der zuerst 1882 erschienenen, damals als „Studie" bezeichneten „Strategie". Seitdem haben die politische, wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Kulturstaaten sowie die außerordentlichen Fortschritte der Technik tiefgreifende Veränderungen in der Kriegführung herbeigeführt, mit denen sich der Verfasser in einer größeren Anzahl von einzelnen, hier und da erschienenen Aufsätzen beschäftigt hatte. Das zusammengefaßte Ergebnis dieser umfassenden Studie liegt nunmehr vor. Das Werk ist für jeden Offizier, der sich mit dem Wesen des Krieges und der strategischen Verwendung der Streitkräfte und Streitmittel vertraut machen will, zweifellos das beste, klarste und übersichtlichste Hilfsmittel. Aber auch für jeden Gebildeten ist es eine Quelle der Belehrung über alle diese Fragen, die auch die Allgemeinheit in hohem Maße interessieren. Besonders ist in dieser Beziehung auf die Abschnitte hinzuweisen, die das Wesen des Krieges und die Grundlagen der Wehrkraft behandeln.

Ausbildung und Führung des Bataillons und Regiments. Gedanken und Vorschläge von Oberst v. Moser. 3. Auflage. — Berlin 1912, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 5,75 *M*.

Das Buch zählt zu dem besten, was über die Ausbildung der Infanterie in neuerer Zeit geschrieben worden ist. Es ist kein sogenannter fauler Knecht, es gibt keine Entfaltungs- und Entwicklungsaufgaben, sondern es dringt in das Wesen der Sache ein und beruht auf einer großen praktischen Erfahrung verbunden mit scharfer geistiger Arbeit. Die neue Auflage ist durch einen Abschnitt erweitert worden, der die Ausbildung des Regiments behandelt.

Zerlegbares Modell des Linienschiffes „Nassau". — Preis 10 *M*.

Die Verlagsbuchhandlung von Ernst Wiest Nachfolger, Leipzig, hat ein Modell des Linienschiffes „Nassau" erscheinen lassen, das nach Art der bekannten anatomischen Modelle einen tiefen Einblick in die Eingeweide dieses modernen Schlachtschiffes gewährt. Das Modell ist mit Genehmigung des Reichs-Marine-Amts nach amtlichem

Material hergestellt. Eine gute Beschreibung und Angaben über Hauptabmessungen, Bewaffnung und Besatzung sind beigefügt. Das Modell ist geeignet, weiteren Kreisen einen Überblick über die Einrichtungen moderner Kriegschiffe zu vermitteln. Kt.

Praktischer Schiffbau. Bootsbau. Vierte völlig umgearbeitete Auflage des gleichnamigen Buches von Geh. Admiralitätsrat A. Brix. Herausgegeben vom Akademischen Verein „Hütte", E. V., Berlin. — Berlin 1911. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. — Preis geheftet 9 *M*, gebunden 10 *M*.

Brix' Bootsbau folgt in der 4. Auflage den neueren Bestrebungen und Fortschritten im Bootsbau und bietet neben bewährten alten Grundlagen in einer bündigen Darstellung einen Extrakt alles dessen, was in den letzten Jahren in der Literatur an Bemerkenswertem über Bootsbau erschienen ist. Im ersten Abschnitt des Werkes findet man Beschreibungen der Hauptbootsarten, im zweiten ausführliche Angaben über den Bau der Boote. Dann folgen ein Abschnitt über Maschinenanlagen und ein solcher über Entwerfen der Boote. Den Schluß bilden Angaben über Unterbringung, Transport und Instandhaltung von Booten. Die moderne, der wissenschaftlichen Bearbeitung leichter zuneigende, aber auch durch Ausbildung der praktischen Methoden und vor allem durch einen intensiveren Sportbetrieb geförderte Richtung im Bootsbau wird das Werk als Bundesgenossen begrüßen. Der reichhaltige Inhalt ist durch mehr als 300 Abbildungen erläutert. Wir glauben, der Bootsbauer wird kaum ein anderes Werk finden, das ihn schneller und bequemer über alle wichtigen Fragen orientiert als dieses Buch. Kt.

Die Kinematographie, ihre Grundlagen und ihre Anwendungen. Von Dr. H. Lehmann, Physiker am Zeiß-Werk in Jena. — Verlag B. G. Teubner in Leipzig. — Preis 1,25 *M*.

In Band 358 bringt die Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" eine interessante Abhandlung über die Kinematographie, vom Gesichtspunkte einer teilweise neuen Systematik aus beleuchtet. Der Verfasser reiht zunächst die Kinematographie in die Erfindungen ein, erklärt in einem historischen Überblick das Prinzip und die Wirkungsweise des kinematographischen Apparats, geht dann auf die psychologischen, physiologischen und technischen Grundlagen der Kinematographie über und beschäftigt sich zum Schluß mit ihren mannigfachen, für die Wissenschaft so wesentlichen Anwendungen. In diesem letzten Teil sind besonders ausführlich an der Hand schöner Aufnahmebeispiele die Forschungsresultate über den Flug der Insekten und Infanteriegeschosse sowie über die Wirkung der letzteren behandelt. Auch die Herstellung der sogenannten Zauber- oder Trickfilms für Kinotheater wird mit Abbildungen erklärt. Das Buch gibt dem Leser jede gewünschte Aufklärung über das Wesen der Kinematographie und wird viele Freunde finden. Frk.

Bateaux sous-marins à grande vitesse sous l'eau. Von C. del Proposto. — Paris 1910, Augustin Challamel, Rue Jacob, 17.

In glänzender Weise tritt hier der bekannte Ingenieur C. del Proposto für einen neuartigen Antrieb von Unterseebooten ein, der nach seiner Ansicht den militärischen Wert dieser Schiffsgattung durch Steigerung der Angriffsgeschwindigkeit zu erhöhen vermag und auch in technischer Beziehung eine erhebliche Vereinfachung und Verbesserung darstellt. Die Hauptprinzipien der Vorschläge wollen wir hier mitteilen, das übrige mag man im Werke selbst nachlesen, wobei man an dem eleganten Stil und den scharfsinnigen, präzisen Ausführungen des Verfassers seine Freude haben wird. Nach del Proposto soll der Unterseebootsantrieb sowohl über als unter Wasser durch Dieselmotoren erfolgen. Die unter Wasser zum Betriebe der Motoren nötige Verbrennungsluft wird von einer Batterie von Stahlflaschen geliefert, die unter

einem Innendruck von max. 250 Atmosphären stehen. Die Flaschen werden während der Überwasserfahrt durch Kompressoren gefüllt, die mit den Schraubenwellen (Proposto sieht deren zwei vor) gekuppelt sind. Unter Wasser betreibt die aus den Flaschen kommende Preßluft zunächst die Kompressoren, die als Motoren, Anlaß- und Umsteuervorrichtung wirken. Die verbrauchte Luft tritt in den Bootsraum und dient so zur Lüftung und Kühlung des Innern. Aus dem Maschinenraum saugen die Dieselmotoren dann ihre Verbrennungsluft. Der Auspuff geschieht unter Wasser. Dieses in gleicher oder ähnlicher Weise auch sonst schon erwogene, aber wohl kaum mit so viel Energie und Scharfsinn verfolgte Projekt hat zwar einige Nachteile, so z. B. die Gewichtsänderung des Bootes beim Auffüllen und Entleeren der Luftflaschen, den verräterischen Unterwasserauspuff, die Möglichkeit eines inneren Überdruckes im Boot und schließlich die auch nicht absolut ungefährliche Anhäufung einer großen Zahl stark beanspruchter Luftbehälter im Schiff. Abgesehen von dem militärischen Wert der nach del Proposto durch das neue System erreichbaren höheren Geschwindigkeit sind aber auch manche Vorteile vorhanden: das Fehlen der bei Unfällen fast stets zu übeln Komplikationen führenden Akkumulatorenbatterie, der nahezu einheitliche, einfache Betrieb bei Ober- und Unterwasserfahrt, die weitgehende Lüftung der Innenräume, der große, bei Unfällen zur Verfügung stehende Luftvorrat und die Möglichkeit, ihn unter Umständen auch zum Ausblasen von eingedrungenem Wasser benutzen zu können u. a. m. Natürlich bedürfen die Ideen del Propostos der reiflichen Überlegung, und diese müßte einen erheblichen Gewinn gegenüber dem jetzigen Diesel-elektrischen System ergeben, ehe die neue Antriebsart Anwendung finden könnte. Immerhin hat der Verfasser hier ein Projekt entwickelt, das des Studiums wert ist, und es wäre zu begrüßen, wenn die Schrift den Anstoß zu einer Weiterentwicklung des Unterseebootsbaues geben würde. Kt.

Theoretisch-praktische Grammatik der russischen Sprache. Von A. Seidel. — Berlin, Winckelmann & Söhne. — Preis 3 M.

Die russische Sprache stellt der Erlernung ganz ungewöhnliche Schwierigkeiten entgegen, von denen die fremdartigen Schriftzeichen, die dem Ausländer ungewohnten Laute und die Besonderheiten der Aussprache nur die geringsten sind. Der Verfasser der obigen Grammatik sucht diesen Schwierigkeiten zunächst dadurch zu begegnen, daß er in der ersten Hälfte seines Buches von der Anwendung der russischen Schriftzeichen absieht und die fremden Worte in lateinischen Lettern gibt. So erkennt z. B., wer des Polnischen mächtig ist, daß eine starke Verwandtschaft zwischen dieser Sprache und dem Russischen obwaltet, und er wird mit größerem Vertrauen an das schwierige Studium herangehen, das doch als so außerordentlich wichtig bezeichnet werden muß, denn nichts ist für unsere Beziehungen zu dem östlichen Nachbar so bedauerlich, als daß hinter seinen Grenzpfählen für die meisten von uns eine völlige terra incognita liegt. Wir glauben, soweit wir selbst den Gegenstand übersehen, die Seidelsche Grammatik als ein sehr wohlgeeignetes Hilfsmittel empfehlen zu dürfen.

Kurzgefaßtes Lehrbuch der französischen Sprache für Kapitulanten. Von Otto Müller, Oberlehrer zu Zwickau. Zweite Auflage. — Leipzig, Franz Winter. — Preis 1,80 M.

Der Verfasser hat seine Erfahrungen für dieses Buch als langjähriger Lehrer an der Kapitulantenschule des Infanterie-Regiments Nr. 133 gesammelt, und in der Tat scheint es seinem Zweck recht gut angepaßt, so daß es mit Recht von amtlicher Stelle zur Benutzung empfohlen wurde. Es bringt nur die Elemente, die dem Zivilanwärter für sein späteres Fortkommen von Nutzen sein können, und erscheint in dieser Beschränkung auch für andere Kreise geeignet, denen schon mit der Aneignung

dieser Grundlagen in ausreichendem Maße gedient ist. Wir nehmen an, daß der Herr Verfasser bei jeder folgenden Auflage die Feile an sein Werk anlegen wird, es wird ihm dann gelingen, einige geringfügige Unebenheiten, die uns bei der Durchsicht aufstießen, noch auszumerzen.

Luftfahrzeugbau und Führung. Hand- und Lehrbücher des Gesamtgebiets in selbständigen etwa 35 Bänden. Herausgegeben von Oberleutnant Paul Neumann. — Verlag von Franz Benjamin Auffahrt in Frankfurt a. M.

Von den angekündigten etwa 35 Bänden dieses zeitgemäßen Werkes liegen uns außer Band I (Septemberheft 1911, Seite 1196) vor:

Band II: **Aeronautische Meteorologie.** Von Dr. Franz Linke, Dozent für Meteorologie und Geophysik am Physikalischen Verein und der Akademie zu Frankfurt a. M. Mit 40 Textabbildungen und 7 farbigen Tafeln. — Preis 3,50 *M.*

Band III: **Chemie der Gase.** Allgemeine Darstellung der Eigenschaften und Herstellungsarten der für die Luftschiffahrt wichtigen Gase. Von Dr. Friedr. Brähmer, Assistent an der Militärtechnischen Akademie in Berlin. Mit 62 Textabbildungen und 3 Tabellen. — Preis 4 *M.*

Band IV/V: **Der Maschinenflug.** Seine bisherige Entwicklung und seine Aussichten. Von Josef Hoffmann, Regierungsrat a. D. in Genf. Mit 160 Textabbildungen. — Preis 6 *M.*

In Band II werden Wolken, Schichtungen der Luft, Wetterkunde und Wetterdienst, Böen, Gewitter und Tromben sowie optische Erscheinungen behandelt, Band III bringt alles für die Luftschiffahrt auf dem Gebiet der Gastechnik Wissenswerte, während Band IV/V eine geschichtliche Entwicklung des Maschinenfluges gibt, die technischen Anforderungen an eine Flugmaschine erörtert, die Maschinen der Jetztzeit beschreibt und kritisiert.

In allen drei Büchern sind die interessanten Ausführungen durch gut ausgeführte Abbildungen vorteilhaft ergänzt.

Wenn die noch in Aussicht stehenden Bände dieser „Hand- und Lehrbücher" dasselbe leisten, so wird hier ein verdienstreiches Werk geschaffen, das nicht nur für Luftschiffahrer, sondern auch für jeden Interessenten auf diesem Gebiet von bleibendem Wert ist. Frk.

Das Militär-Flugzeug. Von Oberleutnant Walter Mackenthun. Für jedermann verständlich bearbeitet. Mit 10 Abbildungen im Text. — E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW. 68. — Preis 0,40 *M.*

Die Flugmaschine hat sich in neuerer Zeit als das am meisten gefürchtete Aufklärungsmittel im Kriege erwiesen und gewinnt in militärischen Kreisen immer mehr an Bedeutung. Es wird deshalb die kleine Schrift des Oberleutnants bei der Lehr- und Versuchsanstalt für Militär-Flugwesen Walter Mackenthun über die bei der Heeresverwaltung befindlichen Flugzeuge allen Interessenten willkommen sein. Sie schildert nach kurzgefaßter Erklärung der Flugapparate den Vorgang beim Fliegen, erörtert die Verwendung in Krieg und Frieden und gibt Ratschläge für das Verhalten der Truppe gegenüber diesem modernen Erkundungsmittel. Frk.

Meine erste Weltreise. Von Kapitän James Cook. Herausgeber W. T. v. Bous. Mit vier Tafeln nach den Original-Kupferstichen. — Schwabachersche Verlagsbuchhandlung in Stuttgart. — Preis 3,60 *M*, gebunden 4,50 *M.*

Als Band III ihrer Sammlung „Kulturgeschichtliche Dokumente" bringt die Schwabachersche Verlagsbuchhandlung in Stuttgart die Beschreibung der ersten Welt-

reise James Cooks in den Jahren 1768 bis 1771 an Bord der „Endeavour". Mit Hilfe der Tagebücher von Cook und der an der Reise teilnehmenden Naturforscher Sir Joseph Banks und Dr. Solander wird dem Leser hier eine von Anfang bis zu Ende fesselnde Reisebeschreibung geboten, die unter Fortlassung aller technischen Teile der Tagebuchaufzeichnungen sich nur mit den interessanten topographischen und ethnographischen Schilderungen, den mannigfachen Gefahren und Abenteuern auf der Weltreise, besonders in der Südsee, befaßt. Das Buch kann für Marinebüchereien sehr empfohlen werden. Frk.

Von der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" der Verlagsbuchhandlung B. G. Teubner in Leipzig liegen uns zwei Bände vor, und zwar:

Band 355: **Probleme der modernen Astronomie.** Von Prof. Dr. Oppenheim.

Band 357: **Die Sonne.** Von Dr. A. Krause, Oberlehrer am Nikolai-Gymnasium zu Leipzig.

Während der erstere die Einführung in die Probleme der modernen Astronomie bezweckt und die Bedeutung des Newtonschen Gravitationsgesetzes für die gesamte Himmelskunde erörtert, beschäftigt sich Band 357 ausschließlich mit der Sonne. Ihre Masse, Dichtigkeit und Schwerkraft, Gestalt und Größe, ferner die Ergebnisse der Spektralanalyse und alle mit der Helligkeit und Temperatur der Sonne zusammenhängenden Fragen werden behandelt. Beide Bändchen eignen sich gut für Schiffsbüchereien und werden strebsamen Deckoffizieren und Maaten zur Wiederauffrischung und Vervollständigung ihrer Kenntnisse gute Dienste leisten. Frk.

Im gleichen Verlage erscheint als 156. Band der vorerwähnten Sammlung in zweiter Auflage:

Das Süßwasser-Plankton. Einführung in die freischwebende Organismenwelt unserer Teiche, Flüsse und Seebecken. Von Professor Dr. Otto Zacharias, Direktor der Biologischen Station in Plön i. Holstein. Mit 57 Abbildungen im Text und einem Titelbild.

Die Wissenschaft bezeichnet mit dem Namen „Plankton" die mikroskopisch kleinen, für die Existenz anderer Lebewesen wie für die Naturgeschichte unserer Gewässer so bedeutsamen Organismen, die jedem Naturfreunde leicht zugänglich sind. Das vorliegende Buch orientiert den Leser über diese Tier- und Pflanzenwelt und gibt Anleitung, selbst Plankton zu fischen und zu konservieren. Die Lebenserscheinungen dieser Schwebewesen werden erläutert, ein kurzer Abriß enthält die Geschichte der neuerdings weit gediehenen Gewässerforschung.

Das Buch wird allen Naturfreunden, besonders auch dem Lehrer für seinen Unterricht, willkommen sein. Frk.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

---

* Corbett, J. S.: Some principles of maritime strategy. London 1911. Longmans, Green & Co. 9 sh.

* Félix, A.: Théorie du navire. Paris 1912. A. Challamel. 6,40 ℳ.

Germain, P.: Paris port de mer. Réponse aux adversaires.
Paris 1912. A. Challamel. 4,80 *M*.

* Hagedorn, B.: Ostfrieslands Handel und Schiffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum westfälischen Frieden, 1580 bis 1648. — Berlin 1912. K. Curtius. 12,— *M*.

* Hertslet, W. L.: Der Treppenwitz der Weltgeschichte. 8. Auflage.
Berlin 1912. Haude & Spener. 6,— *M*.

* Jahrbuch des Österreichischen Flottenvereins, 1912. 3. Jahrgang.
Wien. J. Eberle & Co. 0,90 *M*.

Massenet, G.: Conduite des machines à vapeur marines; électricité appliquée au navire moteurs à explosion et à combustion interne. — Paris 1912. A. Challamel. 10,80 *M*.

* Meyer zu Selhausen, H.: Die Schiffahrt auf der Weser und ihren Nebenflüssen.
Stuttgart 1911. F. Enke. 11,60 *M*.

* Parker, H.: Naval battles.
London 1911. T. H. Parker. 10 sh 6 d.

Peabody, C. H.: Naval architecture. 3. Edition.
New York 1911. J. Wiley & Sons. 31 sh 6 d.

* Sonndorfer, Prof. Dr. R.: Die Technik des Welthandels. — 4. Auflage von K. Ottel. — Wien und Leipzig 1912. A. Hölder. 21,40 *M*.

* Zöhrer, F.: Österreichisches Seebuch. Seekriegsgeschichten, Reiseschilderungen und Lebensgeschichten österreichischer Seehelden. — Wien und Teschen 1911. K. Prochaska. 3,35 *M*.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

Moderne Wasserrohrdampfkessel.	Zeitschr. für Dampfkessel, 17. 11. 11.
Les cuirassés de 1912.	M. d. F., 1911, Nr. 46, 47.
Le cuirassé des États-Unis »Utah«.	Y., 18. 11. 11.
Umsteuerbare Schiffs-Dieselmaschine.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, Nr. 46, 18. 11. 11.
The steam-turbine.	Eg., 17. 11., 1. 12. 11.
4000 horse-power reduction gear on the U. S. S. »Neptune«.	Eg., 17. 11. 11.
The battleship »Orion«.	Y., 25. 11. 11; S. A., 11. 11. 11.
The rolling of ships and the possibility of capsizing.	S. A., Suppl., 11. 11. 11.
Der Bau von Zoelly-Dampfturbinen.	Die Turbine, 20. 11. 11.
Strömungsverlauf und einige Energieverluste in der Schiffsschraube.	Ebenda.
Der Windwiderstand bei Seeschiffen.	S., Nr. 4, 22. 11. 11.
Hilfskurven für die Widdendorfsche Widerstandsrechnung.	Ebenda.

Launch of H. M. S. »Centurion«.	N. M. R., 22. 11. 11.
The efficiency of the gas-turbine.	Eg., 21. 11. 11
Quelques opinions sur les chaudières.	V. M., 25. 11. 11.
Chaudières à tubes verticaux.	Ebenda.
Combined reciprocating engines and turbines in ships.	Eg., 1. 12. 11.
The maximum dimensions of ships.	E., 1. 12. 11.
The Argentine battleships »Moreno« and »Rivadavia«.	Ebenda.
The Austrian battleship »Zrinyi«.	Marine Engineer, Dezember 1911.
Schlingerversuche.	H., 1911, Nr. 48.
Dampfturbinen für den Antrieb von Kriegschiffen.	Die Turbine, 5. 12. 11.
Über Methoden zur Verhütung und Entfernung des Kesselsteinansatzes.	Ztschr. f. Dampfkessel, 8. 12. 11.
Le contre-torpilleur »Bouclier«.	Y., 9. 12. 11.
Some impressions of continental marine Diesel engine practice.	E., 8. 12. 11.
Das Größenproblem bei Schlachtschiffen.	M. S., 1911, Nr. 12.
Über den Einfluß der Wassertiefe auf den Widerstand von Schiffen.	Ebenda.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

La question des poudres.	M. d. F., 1911, Nr. 46.
Geschoßwirkung.	M. A. G., 1911, Nr. 11, 12.
Rifled artillery.	E., 17. 11. 11.
Graphische Bestimmung der Flugbahn eines Geschosses.	A. M., November 1911.
Les poudres et les soutes.	M. d. F., 1911, Nr. 48.
Einwirkung nitroser Gase auf die Pulver B.	Z. S. u. S., 1. 12. 11.
L'affaire des poudres.	M. F., November 1911.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

The development of the Holland submarine-boat.	Eg., 17. 11. 11.
Submarines and war tactics.	Ebenda.
Die neueren amerikanischen Torpedobootszerstörer.	Die Turbine, 20. 11., 5. 12. 11.
Les mines sous-marines.	L. M., November 1911.
Le croiseur-cuirassé sous-marin en projet type Schuravieff.	V. M., 25. 11. 11.
Les progrès des sous-marins.	Y., 2. 11. 11.
The German submarine »U 8«.	E., 1. 12. 11.
Names of submarines.	A. N. J., 23. 11. 11.

Marine- und militärische Fragen.

Le commandement en temps de guerre.	M. d. F., 1911, Nr. 46.
Das Luftfahrzeug bei den Manövern 1911.	M. A. G., 1911, Nr. 11.
Les réformes utiles.	Y., 18. 11. 11.
Aeronautics in the navy.	N., Oktober 1911.
Friedensarbeit und Gefechtszucht an Bord.	U., Dezember 1911.
The world's Dreadnoughts.	N. M. R., 22., 29. 11., 13. 12. 11.
Der italienisch-türkische Krieg.	M. W., 1911, Nr. 148, 149.

Les barrages.	Y., 25. 11. 11.
L'inspection maritime et l'armement.	Navigazette, 30. 11. 11.
The Canadian navy.	E., 1. 12. 11.
Neues vom französischen Heere. Reorganisation der Kolonialarmee.	M. W., 1911, Nr. 153, 154.
The Russian navy.	N. M. R., 6. 12. 11.
Fleet auxiliaries.	N. L. J., Dezember 1911.
La question de Paris port de mer au point de vue militaire.	M. d. F., 1911, Nr. 49.
Naval power in South America.	E., 8. 12. 11.
Die militärische Verwendbarkeit der Binnenwasserstraßen.	J. A. M., Dezember 1911.
War ship tonnage of the principal naval powers.	A. N. J., 2. 12. 11.
Lenkluftschiffe und Lufttorpedos.	M. W., 1911, Nr. 155.
Maritime strategy.	N. M. R., 13. 12. 11
Le transbordement mécanique des matières pondéreuses d'un navire à un autre.	Le Génie Civil, 2. 12. 11.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

American naval power. A one or two-ship programme?	N. M. R., 22. 11. 11.
German war theories.	Ebenda.
Alleged naval unreadiness.	A. N. G., 25. 11. 11.
Naval strategy and the striking force.	N. M. R., 29. 11., 6. 12. 11.

Bildungswesen.

On the relations between the U. S. Naval War College and the line officers of the U. S. Navy.	N., Oktober 1911.
Organización de las escuelas navales de Alemania, Austria é Italia.	Re. G. M., November 1911
Statut für die königlich italienische Marineakademie in Livorno.	M. S., 1911, Nr. 12.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Verwendung von Eisenbeton zur Befestigung flacher sandiger Seeküsten.	Beton und Eisen, 10. Jahrg., Heft 11.
Der Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin.	D. Y., 17. 11. 11.
Neuere Baggerkonstruktionen.	Zeitschr. des Vereins deutscher Ingen., Nr. 46, 47, 48., 25. 11. 11.
The port of Rangoon.	E., 25. 11. 11.

Sanitätswesen.

Sanitary troops in the organized militia of the United States.	The Military Surgeon, November 1911.
Erfahrungen mit Salvarsan.	Der Militärarzt, 24. 11. 11.
Surgical and medical aid and hygiene at sea. Water and food.	Nautical Magazine, Dezember 1911.
Die Genfer Konvention im Seekrieg.	Die Flagge, Dezember 1911.

Verwaltungsangelegenheiten.

Nouvelles soldes.	M. d. F., 1911, Nr. 46.
Verpflegungs-Vorschrift der deutschen Armee im Frieden.	N. M. B., 20. 11. 11.
La réforme administrative de l'usine navale.	M. F., November 1911.

Rechtsfragen.

Die rechtliche Stellung der Marineangehörigen im Dienste des Schutzgebietes Kiautschou.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, November 1911.
Die Schiedsgerichte und Schiedsgerichtsverträge im modernen Völkerrecht.	U., Dezember 1911.

Kolonialfragen.

Der deutsch-französische Gebietsaustausch.	Koloniale Zeitschrift, 1911, Nr. 48; Koloniale Rundschau, 1911, Nr. 11.
Südwest-Marokko. Möglichkeiten seiner Entwicklung.	Koloniale Rundschau 1911, Nr. 11, 12.
Deutschland und seine Kolonien.	Monatsschrift für deutsche Beamte, 1911, Nr. 17, 22.
Zur Eingeborenen-Frage in Deutsch-Südwestafrika.	Koloniale Zeitschrift, 1911, Nr. 46/47, 49.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Die Beteiligung der Nationen an den internationalen Rennklassen.	D. Y., 17. 11. 11.
Flossenkielyacht „Erlkönig".	Ebenda.
Les régates anglaises en 1911.	Y., 18. 11. 11.
Seewettfahrten für Motoryachten.	Das Motorboot, 20. 11. 11.
8 m-Kreuzeryacht „Else".	Wassersport, 24. 11. 11.
Mehr Rennsegelsport.	Ebenda, 30. 11. 11.
Der Einfluß Amerikas im Yacht- und Segelschiffbau.	D. Y., 1. 12. 11.
Bau- und Vermessungsvorschriften für Neubauten.	Ebenda.

Geschichtliches.

La caravelle de Christophe Colomb »Santa Maria«.	Y., 11. 11. 11.
Die Meutereien in der russischen Flotte.	U., Dezember 1911.
The struggle for sea power. The navy of France in the past and to-day.	U. S. M., Dezember 1911.
Danmarks flaadetogt 1770/71 mod Sørøverstaten Algier.	T. f. S., Dezember 1911.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Die elektrische Festigkeit der Kabel.	Elektrotechn. Zeitschr., Nr. 47, 23. 11. 11.
Radiotelegraphische Empfangsversuche im Freiballon.	Ebenda Nr. 48, 30. 11. 11.
Seekabel und drahtlose Telegraphie.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 133.
Die Fortschritte der drahtlosen Telegraphie.	Ebenda.

Die drahtlose Telegraphie in und mit den Kolonien.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, Nr. 48, 2. 12. 11.
Laying and repairing submarine cables.	Nautical Magazine, Dezember 1911.
Radio telegraphy.	S. A., Suppl., 25. 11., 2. 12. 11.
Nautische Fragen.	
Der Stereoautograph und die Kartographie.	M. A. G., 1911, Nr. 11.
Litt om Gyroskoper.	Norsk. T. f. S., 1911, Nr. 6.
Théorie des compas Gyroscopiques.	R. M., Oktober 1911.
Über Seekarten und Bücher.	H., 1911, Nr. 48.
Power derivable from ocean waves.	S. A., Suppl., 2. 12. 11.
Die Eisverhältnisse an den deutschen Küsten.	A. H., 1911, Nr. 12.
Entfernungsschätzen.	H., 1911, Nr. 50.
Handelsmarine, Binnenschiffahrt.	
Chinas Schiffahrt.	H., 1911, Nr. 46.
Schiffahrt und Kanalisierung.	Das Schiff, 24. 11. 11.
Ursachen der Überproduktion nautischer Schiffsoffiziere.	H., 1911, Nr. 47, 48.
Shipping on the Great Lakes of America.	Marine Engineer, Dezember 1911.
Zur Ruderkommando-Frage.	H., 1911, Nr. 48.
Handels- und Verkehrswesen.	
Wirtschaftliche Verhältnisse und Handel des Australischen Bundes 1908/1909.	Berichte über Handel und Industrie, Band 16, Heft 3.
Der Handel Shanghais und Hankaus 1910.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 133.
Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.	
Progress of work on the wreck of the »Maine«.	N., Oktober 1911.
The »Hawke« — »Olympic« collision.	Eg., 25. 11. 11.
Küsten- und Seefischerei in Deutsch-Ostafrika.	M. S. V., 1911, Nr. 11.
Verschiedenes.	
Die Schiffsbibliotheken der Flotte des Norddeutschen Lloyd in Bremen.	Blätter für Volksbibliotheken u. Lesehallen, 12. Jahrg., Nr. 11/12.
A landsman's log aboard the battleship »North Dakota«.	S. A., 11. 11. 11.
Englands Getreidesorgen vor hundert Jahren und heute.	U., Dezember 1911.
Zur Entstehungsgeschichte der deutschen Seemannssprache.	Ebenda.
Fürsorgeerziehung und Militärdienst.	Deutsche militärärztl. Zeitschrift, 1911, Nr. 22.

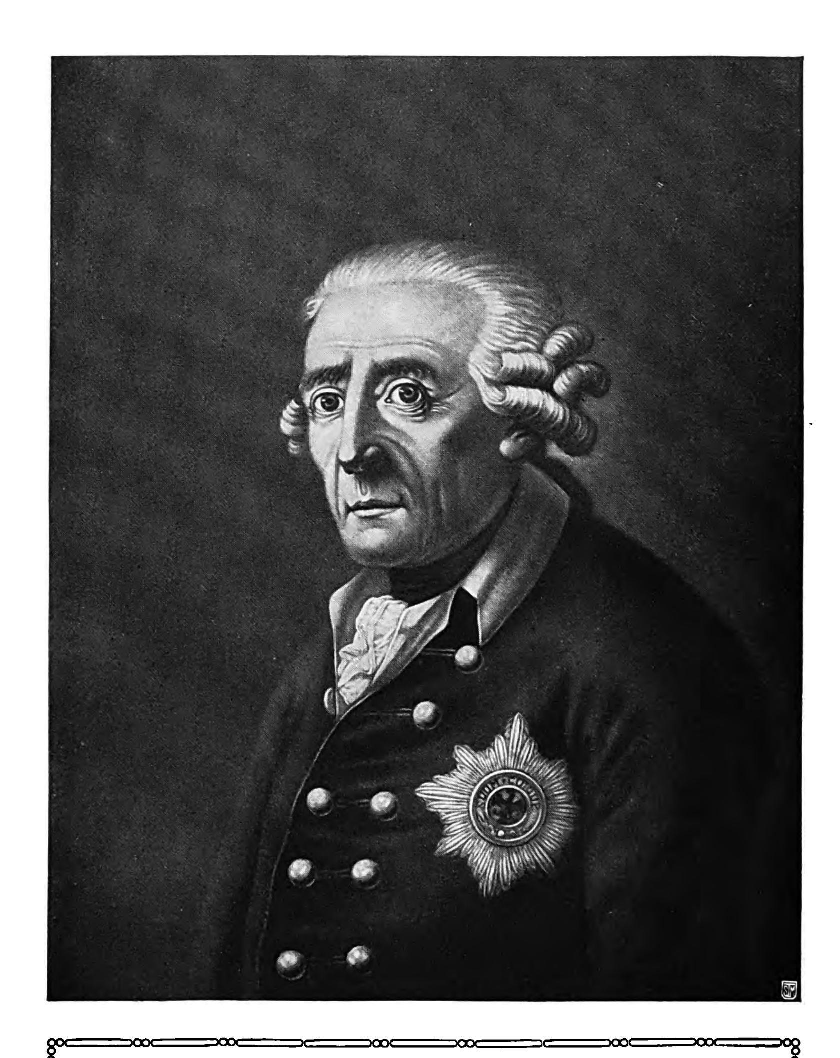
Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad. — **M. E.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — **M. G.** = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

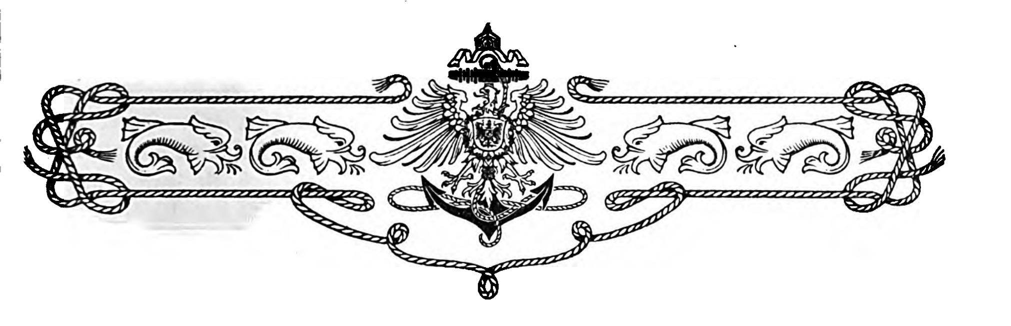


Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.



Friedrich der Große

Nach einem bisher nicht veröffentlichten zeitgenössischen Schabkunstblatt von Bock, aus dem Königlichen Kupferstichkabinett



Aussprüche Friedrichs des Großen.*)

Gesammelt von Professor v. Scharfenort, Vorstand der Bibliothek der Kriegsakademie.

I.

Der König als Herrscher.

Starke Beweggründe verpflichteten mich im Anfang meiner Regierung, Beweise von Kraft und Festigkeit zu geben, um dem Heere die Wege zum Ruhm zu öffnen und um meinem Volke Achtung in Europa zu verschaffen. Allen guten Staatsbürgern schnitt es in das Herz, die Kränkungen zu sehen, die der verewigte König in den letzten Jahren seiner Regierung erlebte, und das Brandmal, das man dem preußischen Namen aufdrückte. Die Welt legte das umsichtige und kluge Verhalten als Schwäche aus, durch das der verewigte König es immer vermied, mit seinen Nachbarn Krieg anzufangen. Wenn nun die geringe Meinung, die Europa von dem Könige hatte, nur eine irrige Einbildung ohne praktische Folgen geblieben wäre, so wäre das Übel nicht so groß gewesen. Aber die Überzeugung saß so fest, und man hatte eine so geringe Voraussetzung von seinem Charakter, daß seine Verbündeten ebenso wenig Rücksicht auf ihn nahmen wie seine Feinde. Das führte mich auf die Erkenntnis, daß einem

*) Quellen (vorzugsweise in der Übersetzung aus dem Französischen):
1. Die General-Principia vom Kriege.
2. Betrachtungen über das militärische Talent und den Charakter Karl XII., Königs von Schweden.
3. Betrachtungen über Feldzugspläne.
4. Die Kriegskunst, ein Gedicht.
5. Geschichte meiner Zeit.
6. Briefwechsel.
7. Das militärische Testament.
8. Gedanken und allgemeine Regeln für den Krieg.
9. Dialog zum Gebrauche der adeligen Jugend.
10. Über Erziehung.
11. Politisches Testament 1752.

Fürsten nichts stärker am Herzen liegen muß als sein Ruf, daß es Tugenden gibt, die ein Staatsmann bei der Verderbnis unseres Zeitalters nicht ausüben darf, und daß es zum Wohle meines Volkes für mich darauf ankam, mit Festigkeit aufzutreten, um die Vorstellungen der Vergangenheit auszulöschen und durch die Furcht meine Nachbarn zu veranlassen, das eigentümliche Verhalten zu ändern, das die Langmut des verewigten Königs ihnen hatte durchgehen lassen. (5.) *)

* * *

Eine wohlbestellte Regierung muß ein sicher gefügtes System haben von nicht loserem Zusammenhange wie etwa ein philosophisches Lehrgebäude. Ein König von Preußen muß selbst regieren. Vergnügungssucht, Trägheit, Dummheit, das sind die Ursachen, welche die Fürsten von der Arbeit an ihrem edlen Beruf, das Glück der Völker zu schaffen, zurückhalten. Solche Herrscher machen sich so verächtlich, daß sie die Mär und das Gespött ihrer Zeitgenossen werden und daß in der Geschichte ihre Namen höchstens Anhaltspunkte für die Chronologie abgeben. Sie vegetieren auf dem Throne, ihres Sitzes unwürdig, ganz aufgehend in dem Gedanken an ihr Ich. Ihre Pflichtvergessenheit gegen ihre Untertanen wird geradezu strafbar. Nicht damit er in Verweichlichung lebe, ist der Herrscher zu seiner hohen Stellung erhoben und mit der obersten Gewalt bekleidet; nicht damit er sich mäste mit dem Mark des Volkes, während alles darbt. Der Herrscher ist der erste Diener des Staates. Er wird gut besoldet, damit er die Würde seines Standes aufrechterhalten kann, aber man fordert von ihm, daß er werktätig arbeitet für das Wohl des Staates und daß er wenigstens die wichtigsten Angelegenheiten mit Achtsamkeit leitet. Ohne Frage bedarf er der Hilfskräfte, die Bearbeitung der Einzelheiten wäre zu ausgedehnt für ihn. Wohl aber muß er die Beschwerde von jedermann anhören und denen, welchen Vergewaltigung droht, schleunig ihr Recht schaffen. Einem König von Epirus wollte ein Weib eine Bittschrift überreichen; er fuhr sie an und gebot ihr, ihn in Ruhe zu lassen. „Und wozu bist du denn König", erwiderte sie, „wenn du mir nicht Recht schaffen willst?" Ein schöner Ausspruch, dessen die Fürsten unablässig eingedenk sein sollten. (11.)

* * *

Gewiß, das Los, das mich traf, König zu sein, ist nicht das beste und angenehmste. Die meisten Menschen lassen sich durch den äußeren Glanz dieser Würde blenden, aber sehen Sie, was habe ich von meinem ganzen Leben? Muß ich nicht mehr arbeiten als irgendeiner meiner Untertanen? Muß ich nicht alle meine Handlungen so einrichten, daß ich meinen Untertanen stets zu Diensten stehe und das allgemeine Beste zu erhalten suche? Und bleibt nicht mehr für mich übrig als das, was viele unter ihnen mit weit größerer Bequemlichkeit genießen können. Und das alles ist nicht hinlänglich, sie so zufrieden und glücklich zu machen, als ich wünschte. Unter sich selbst verderben sie oft mehr als ich gutes stiften kann, und die widrigen Folgen, die daraus entstehen, werden größtenteils mir schuld gegeben. Glauben Sie, könnte ich alle Menschen glücklich machen, so würde ich meine Wünsche erreicht haben. Aber

*) Nummer der angeführten Quellen.

wie viele Hindernisse stellen sich mir immer entgegen, und ich muß zufrieden sein, wenn ich nur hier und da etwas Gutes hervorbringen kann. (Brief an Podewils.)

* * *

Macht es wie ich, der ich meiner Seele Stockschläge gebe, auf daß sie geduldig und still werde. (Brief an Podewils, 1745.)

* * *

Lernt, daß man dem Unglücke, das da kommt, eine Stirn von Erz entgegensetzen und noch bei diesem Leben auf Güter, Ehren und eitle Flitter verzichten muß, die uns nicht über das Grab nachfolgen. (Brief an Podewils, 1745.)

* * *

Man weiß doch ein für allemal, daß, wenn in meinen Staaten etwas die Kräfte meiner Untertanen übersteigt, es mir obliegt, die Kosten zu übernehmen, und sie weiter nichts zu tun haben, als die Früchte einzusammeln.

* * *

Wenn alle meine Hilfsquellen, alle meine Verhandlungen versagen, wenn, mit einem Worte, alle Verhältnisse sich gegen mich erklären, dann will ich lieber mit Ehren untergehen als verloren sein für mein ganzes Leben an Ruhm und Ruf. Ich habe mir einen Ehrenpunkt daraus gemacht, mehr als irgend ein anderer beigetragen zu haben zum Wachstum meines Hauses; ich habe eine hervorragende Rolle gespielt unter den gekrönten Häuptern Europas: das sind ebenso viel persönliche Verpflichtungen, die ich eingegangen bin, und die ich voll entschlossen bin, aufrechtzuhalten auf Kosten meines Glücks und meines Lebens. Sie denken als sehr ehrenwerter Mann, und wenn ich Podewils wäre, würde ich ebenso denken. Aber ich habe den Rubikon überschritten, und entweder will ich meine Macht behaupten oder alles soll untergehen, und alles, was preußisch heißt, mit mir begraben werden. Wenn der Feind etwas beginnt, so werden wir ihn so gewiß besiegen oder wir werden uns alle niederhauen lassen für das Heil des Vaterlandes und den Ruhm des Herrscherhauses. Mein Entschluß ist gefaßt; was Ihr auch unternehmen mögt, es ist unnütz, mir davon abraten zu wollen. Welcher Schiffskapitän ist feige genug, wenn er sich vom Feinde umringt sieht, wenn er alle Anstrengungen gemacht hat, sich loszumachen, und keine Rettung mehr sieht, daß er dann nicht hochherzig die Lunte in den Pulverraum wirft, um den Feind um seine Erwartung zu trügen? Denkt an die Königin von Ungarn, an diese Frau, die nicht verzweifelte, als ihre Feinde vor Wien standen und ihr die blühendsten Provinzen überschwemmten; und Ihr wolltet nicht den Mut dieser Frau haben! Jetzt da wir noch keine Schlachten verloren haben, da noch keine Schlappe uns beigebracht ist und da ein glücklicher Erfolg uns höher steigen lassen kann, als wir jemals gestanden haben! Stärkt Euren Mut, mein lieber Podewils, und gebt den andern davon ab, und wenn ein Unglück eintritt, davon ich sicherlich am meisten leiden werde, so tragt es mit Hochherzigkeit und Mut: das ist alles, was Cato und ich Euch sagen können. (Brief an Podewils, 1740.)

* * *

Sie erstaunen, in der schwersten Krisis, in der ich Zeit meines Lebens mich befunden, mich so ruhig zu sehen. Ich antworte Ihnen, daß ich viel über mich gewinnen mußte, ehe ich mir diese Unempfindlichkeit verschaffte. Wenn man sich die Freiheit des Geistes erhalten will, die unter den Umständen, in denen ich mich befinde, so nötig ist, so gibt es kein anderes Mittel, als sich für alle Ereignisse fertig zu machen. (Brief an Podewils, 1745.)

* * *

Geschähe es, daß ich getötet würde, so müssen die Dinge in ihrem Zuge bleiben ohne die geringste Veränderung und ohne daß man den Übergang in andere Hände gewahr wird, und in diesem Falle müssen Eide und Huldigungen beschleunigt werden, so hier wie in Preußen und vor allem in Schlesien. Wenn ich das Verhängnis hätte, daß ich vom Feinde gefangen würde, so verbiete ich, daß man die geringste Rücksicht auf meine Person nimmt oder dem, was ich aus meiner Haft schreiben könnte, die geringste Beachtung beimißt. Geschähe mir solches Unglück, so will ich für den Staat mich opfern, und man muß dann meinem Bruder gehorchen, der ebenso wie meine sämtlichen Minister und Generale mit dem Kopfe mir dafür verantwortlich sein soll, daß man weder eine Provinz noch ein Lösegeld für mich anbieten, sondern den Krieg fortsetzen und seine Vorteile verfolgen wird, ganz als wäre ich nie auf der Welt gewesen. (Vollmacht an den Grafen von Finckenstein, 1757.)

* * *

Herrscher sollen ohne Zweifel die Gefahren verachten, aber ihr Stand verpflichtet sie gleichzeitig es sorgfältig zu vermeiden, in Gefangenschaft zu geraten, nicht um ihrer selbst willen, sondern wegen der verhängnisvollen Folgen, die daraus für ihre Staaten erwachsen könnten. (2.)

* * *

Das Glück ist dem Fürsten oft verderblicher als das Unglück; jenes berauscht sie und macht sie anmaßend, dieses läßt sie bedachtsam und bescheiden werden.

* * *

Wenn wir uns nichts vorzuwerfen haben, dann brauchen wir uns nicht über Ereignisse und Unglücksfälle zu betrüben, denen alle Menschen ausgesetzt sind. (Brief an Podewils, 1745.)

* * *

Aber, wird man sagen, mit welchem Rechte wirfst du dich zum Richter der berühmtesten Krieger auf? Hast du denn, großer Kritiker, die Lehren, die du so freigebig erteilst, selbst befolgt? Ach nein, Ich habe hierauf nur eine Antwort: die Fehler Anderer fallen uns in die Augen, während wir die eignen übersehen. (2.)

* * *

Sich selbst besiegen, königlichster Sieg — sui victoria indicat regem. Ich zeige Europa viel Mäßigung; vielleicht wird das die Menschen von der Vorstellung des ausschweifenden Ehrgeizes, den sie mir beilegen, zurückbringen. (Worte beim Friedensschluß in Dresden, 1745.)

II.

Der König als Feldherr.

Wenn der Kriegsgott euch seine Gunst erwiesen hat, und die Strahlen des Genies euch umleuchten, so findet ihr überall Forts und Citadellen, welche nicht von der Hand eines Sterblichen gebaut sind.

* * *

Wenn eines Feindes stolzer Ehrgeiz die heiligen Bande des Friedens zerreißt, dann, König und Volk, erhebet Euch, und möge der gütige Himmel Eure Sache dann führen und die verletzte Gerechtigkeit rächen. (4.)

* * *

Ein Feldherr soll stets den festen Entschluß haben, von seiner Seite den Krieg offensiv zu führen, sobald die Gelegenheit sich hierzu darbietet. (3.)

* * *

Der erste Grundsatz eines Offensivkrieges ist: Großartige Pläne zu entwerfen, damit sie, wenn sie gelingen, auch großartige Folgen haben. Dann müßt Ihr den Feind bei seinem Lebensnerv anpacken und Euch nicht begnügen, ihn an der Grenze zu belästigen. Krieg wird nur geführt, um den Feind sobald wie möglich zum Unterzeichnen eines vorteilhaften Friedens zu zwingen; diesen Gedanken darf man nie aus den Auge verlieren. (3.)

* * *

Der Krieg ist für die Talentierten eine Wissenschaft, für Mittelmäßige eine Kunst, für Unwissende ein Handwerk. (1.)

* * *

Kleine Geister wollen alles konservieren, vernünftige Leute aber sehen nur auf die Hauptsache. Sie suchen die großen Coups zu parieren, um ein größeres zu evitieren. Wer alles conservieren will, conserviert nichts. (1.)

* * *

Es ist jedesmal eine Hauptregel, daß, wenn man dem Feind nichts zu thuen machet, so machet er gewiß einem alle Hände voll zu thun, wird er aber oft beunruhiget, so denket er an sich, verfällt auf die Defensive und lässet also den andern zufrieden. (1.)

* * *

Ich habe den Rubikon überschritten mit wehenden Fahnen und klingendem Spiel. Meine Truppen sind voll guten Willens, die Offiziere voll Ehrgeiz, und unsere Generale dürsten nach Ruhm. Alles wird nach unseren Wünschen gehen, und ich habe Grund, mir alles mögliche Beste von dieser Unternehmung zu versprechen. Entweder will ich umkommen, oder ich will Ehre von dieser Unternehmung haben. Mein Herz verheißt mir alles Beste von der Welt; kurz, ein gewisser Instinkt, dessen Ursache uns unbekannt ist, sagt mir Glück und Gunst voraus, und ich werde in Berlin

nicht erscheinen, ohne mich des Blutes würdig gemacht zu haben, aus dem ich entsprossen bin, und der braven Soldaten, die ich die Ehre habe zu kommandieren. (Brief an den Grafen Podewils, 1740.)

* * *

Ich kenne alle Fährlichkeiten der Schlachten, — trotzdem können Sie sicher darauf rechnen, daß ich dem Feinde nie erlauben werde, mich nach Gefallen einzuwickeln, sondern daß ich ihn vielmehr überall aufsuchen werde, wo ich ihn zu finden hoffe. (Brief an den Prinzen Heinrich, 1761.)

* * *

Ich will eher umkommen, als von meinem Unternehmen abstehen; die anderen Mächte sollen sich nicht einbilden, daß ich mich durch Drohungen einschüchtern lasse; wer das glaubt oder gar an Thätlichkeiten denkt, dem werde ich beweisen, daß ich bereiter bin als sie, den ersten Schlag auszuteilen; äußersten Falls werde ich mich mit Frankreich vereinigen, nach allen Seiten um mich schlagen und beißen und alles um mich her verwüsten. (Gespräch mit dem Gesandten Guy Dickens, 1740.)

* * *

Alles in unsern Operationen muß Nerv sein, nicht ein Augenblick darf unausgefüllt, darf thatenlos bleiben. (Brief an Noailles, 1744.)

* * *

Meine Herren, ich unternehme einen Krieg, für welchen ich keine anderen Bundesgenossen habe als Ihre Tapferkeit und keine andere Hilfsquelle als mein Glück. Erinnern Sie sich stetig des unsterblichen Ruhms, den Ihre Vorfahren auf den Gefilden von Warschau und Fehrbellin erworben haben. (Anrede 1740 an die Offiziere vor dem Ausrücken.)

* * *

Man bedienet sich im Kriege der Löwen- und der Fuchs-Haut, eines um das andere. Die List réussiret öfters, wo die Gewalt Schiffbruch leiden würde. Es ist also schlechterdings nöthig, sich beyder zu bedienen, weilen öfters die Gewalt durch Gegengewalt abgetrieben werden kann, wogegen zum öfteren die Gewalt der List weichen muß.

* * *

Ein General so bey andern Völckern vor verwegen passiret, tut bey uns nur, was nach den ordinairen Regeln erfordert wird, er kann alles wagen und unternehmen, was Menschen zu executiren möglich ist.

* * *

Es ist mit dem Kriege wie mit den anderen Künsten; sie sind nützlich durch guten Gebrauch und schädlich durch Mißbrauch. Ein Fürst, welcher Krieg führt in Folge seines unruhigen Wesens, aus Leichtsinn, aus ungeregeltem Ehrgeiz, ist ebenso verdammenswert wie ein Richter, der das Schwert der Gerechtigkeit dazu benutzt, um

einen Unschuldigen zu durchbohren. Der Krieg ist gut, wenn man ihn unternimmt, um das Ansehen des Staates aufrecht zu erhalten, um seine Sicherheit zu erhalten, um den Verbündeten Hilfe zu bringen, oder um die Pläne eines ehrgeizigen Fürsten einzuschränken, der sich Eroberungen vornimmt, welche unsern Interessen schädlich sind. (7.)

* * *

Die weit ausgehenden Feldzugspläne sind ohne Zweifel die besten, weil man bei ihrer Ausführung sofort bemerken kann, was zu erreichen nicht möglich sein wird; und indem man sich auf das beschränkt, was ausführbar bleibt, kommt man weiter, als wenn man einen kleinen Plan faßt, welcher niemals zu Großem führen wird. (7.)

* * *

Ein projet von einer absoluten defensive taugt nichts; Es bringet Euch dahin, daß Ihr feste Lager nehmen müsset; Der Feind aber tourniret Euch, und weil Ihr Euch nicht unterstehen dürfet, mit ihm zu schlagen, so müsset Ihr Euch retiriren. Alles ist bei der eingeschränkten Defension zu verlieren und nichts davon zu hoffen. Ich würde alle mahl einer solchen Conduite die Kühnheit eines Generals vorziehen, welcher lieber à propos eine Schlacht risquirte, weil er daher alles hoffen kann, im Fall er aber auch unglücklich wäre, ihm dennoch alsdann die ressource einer defensive noch immer übrig bleibet. (1.)

* * *

Eine allgemeine Regel für die Defensivkriege ist: sich nie mit einer zu eingeschränkten Defensive zu begnügen und vor allem nie im Geiste den Gedanken zu verlieren, bei der ersten Gelegenheit die Defensive wieder mit der Offensive zu vertauschen. (3.)

* * *

Haltet stets als Grundsatz fest, sobald sich die Gelegenheit darbietet, den Krieg von Eurer Seite in die Offensive zu verwandeln; dahin müssen Eure Bewegungen zielen. (3.)

* * *

Man darf sich niemals ganz und gar auf einen Defensiv Krieg beschränken und sich die Mittel entgehen lassen, aus den Fehlern des Feindes Nutzen zu ziehen. (1.)

* * *

Eine Defensive, welche gut geleitet wird, muß ganz den Anschein eines Offensiv-Krieges haben. (1.)

* * *

Alles muß vorher erwogen und alles, was der Feind thun könnte, muß in Rechnung gezogen sein, denn es ist das Zeichen eines oberflächlichen und im Kriegshandwerk unwissenden Menschen, welcher genöthigt ist, sich zu sagen: Ich würde es nicht geglaubt haben. (8.)

* * *

Die Bataillen decidieren von dem Schicksal eines Staates; wenn man Krieg führet, so muß man allerdings zu decisiven Moments kommen, entweder um sich aus dem Embaras des Krieges zu ziehen, oder um seinen Feind darin zu setzen, oder um die Querelles auszumachen, die sonsten niemahls zu Ende kommen würden. (1.)

* * *

Ein vernünftiger Mann muß niemalen eine Démarche thun sonder einen guten Bewegungsgrund dazu zu haben; noch vielweniger aber muß der General von einer Armée jemahlen Bataillen liefern, ohne daß er einen importanten Zweck dadurch suche. Wird er von dem Feinde dazu forciret, so geschiehet solches allemahl deshalb, weil er einige fautes begangen hat, die ihn zwingen, daß er von seinem Feinde das stoltze Gesetze einer Schlacht annehmen muß. (1.)

* * *

Die besten Bataillen seynd diejenigen, wenn man den Feind zwinget, daß er sich nothwendig schlagen muß; denn es ist eine gewisse Regel, daß man den Feind zu demjenigen obligiren muß, wozu er gar keine Lust bezeiget, und weil Euer Interesse dem von dem Feinde diametralement entgegen ist, so müsset Ihr alles dasjenige wollen, was der Feind nicht will. (1.)

* * *

Ich gebe Ihnen ein Problem zu lösen. Wenn man im Vorteil ist, soll man ihn für sich geltend machen oder nicht? Ich bin bereit mit meinen Truppen und mit allem; mache ich mir das nicht zunutze, so halte ich ein Gut in meinen Händen, dessen Bestimmung ich verkenne; nütze ich es aus, so wird man sagen, daß ich die Geschicklichkeit habe, mich der Überlegenheit, die ich über meine Nachbarn habe, zu bedienen. (Brief an den Grafen Podewils, 1740.)

* * *

Wenn ihr obligiret seyd, einen retranchirten Feind zu attaquiren, so thuet solches gleich und laßt ihm nicht die Zeit, seine Arbeit zu perfectioniren, denn was den ersten Tag gut war, wird öfters den zweyten Tag schlecht.

* * *

Die Einrichtung Meiner Truppen erfordert eine ohnendliche Application von denjenigen so solche commandiren.

* * *

Unsere Kriege müssen kurtz und vives sein, maßen es uns nicht conveniret, die Sachen in die Länge zu ziehen, weil ein langwieriger Krieg ohnvermerkt Unsere admirable Disciplin fallen machen, und das Land depeupliren, Unsere Ressources aber erschöpfen würde. (1.)

* * *

Mit einem Wort, in Sachen, so Bataillen betreffen, muß man der Maxime des Hebräischen Sanhedrin folgen, daß es besser sey, daß ein Mensch sterbe, als daß das ganze Volk verderbe. (1.)

* * *

Ich glaube, daß ein vernünftiger Mensch, bei dem die Leidenschaften ruhen, niemals einen Krieg beginnt, in welchem er von Anfang an genötigt ist, sich defensiv zu verhalten. Man hat gut mit erhabener Gesinnung zu prahlen, jeder Krieg, der nicht zu Eroberungen führt, schwächt den Sieger und entnervt den Staat. Man muß also niemals zu Feindseligkeiten übergehen, wenn man nicht die begründetste Aussicht hat, Eroberungen zu machen, was sofort die Art des Krieges bestimmt und ihn offensiv macht. (8.)

* * *

Unser Held*) hätte bei mancher Gelegenheit sparsamer mit Menschenblut sein können. Es giebt allerdings Lagen, wo man sich schlagen muß; man soll sich aber nur dann darauf einlassen, wenn man weniger zu verlieren als zu gewinnen hat, wenn der Feind nachlässig ist, oder wenn man ihn durch einen entscheidenden Schlag zwingen will, den Frieden anzunehmen. (2.)

* * *

Detachiert nie, wenn Ihr offensiv vorgeht. (1.)

* * *

Jede Bataille, so wir liefern, muß ein großer Schritt vorwärts zum Verderben des Feindes sein. Man wird das feindliche Heer, wenn es irgend möglich ist, vernichten.

* * *

Die Eröffnung Eures Feldzugs sei dem Feinde ein Rätsel, verhindert ihn, zu erraten, von welcher Seite Eure Truppen einbrechen werden und welche Absichten Ihr hegt. (3.)

* * *

Eure Pläne müssen ein großes Ziel im Auge haben, nichtsdestoweniger müßt Ihr nur ausführbare Sachen unternehmen und die Chimäre verwerfen. (3.)

* * *

Liefert nur dann Schlachten, wenn Ihr hoffen könnt, daß Euer Erfolg entscheidend sein wird, und liefert keine Schlacht, nur um den Feind zu besiegen, sondern um die Folgen Eures Plans auszuführen, der ohne diese Entscheidung aufgehalten worden wäre. (3.)

* * *

Benutzt gewonnene Schlachten, verfolgt den Feind bis zum Äußersten und treibt Euren Vorteil so weit Ihr ihn nur ausdehnen könnt. (3.)

* * *

Der Printz Eugene pflegte zu sagen, daß so offt ein General keine Lust hätte etwas zu unternehmen, kein besseres Mittel deshalb sey, als einen Kriges-Rath halten.

*) Karl XII.

Dieses ist um so mehr wahr, als die Erfahrung zeiget, daß der mehreste Theil deren Stimmen bey einem Conseil de guerre allezeit vor die Negative ausfallen. (1.)

* * *

Aus einem Kriegsrath ergiebt sich niemals etwas anderes, als daß die „timide partie“ die Mehrzahl der Stimmen vereinigt. (1.)

* * *

Der Krieg ist zu allen Zeiten die erste unter den Künsten gewesen. (1.)

* * *

Ein vollkommener General ist ein être de raison, eine platonische Republik. das centrum gravitatis der Philosophen, ein Werk der Schöpfung, das unsere größte admiration verdient. (1.)

* * *

Je viver die Attaquen sind, desto weniger Leute kosten sie. (1.)

* * *

Kommt der Feind und ich schlage ihn und kann nicht nachsetzen, so ist es nur ein unnützes Blutbad und daß muß nicht sein, sondern jede Bataille muß ein großer Schritt vorwärts zum Verderben des Feindes sein.

* * *

Die besten Alliierten, so wir haben, sind unsere eigenen Truppen. (Brief an Podewils.)

* * *

Emportieret Euch allezeit wie ein tapferer Mann und menagieret den Feind nicht und unterrichtet Eure Offiziers, ebenso gesinnt zu sein. Ich will keine timiden Offiziere haben. Wer nicht dreist und herzhaft ist, meritieret nicht, in der preußischen Armee zu dienen. Saget solches allen Euren Offizieren und Subalterns. (Brief an den General v. Hautcharmoy.)

* * *

Ihnen, meine Herren, ist es bekannt, daß es dem Prinzen von Lothringen gelungen ist, Schweidnitz zu erobern, den Herzog von Bevern zu schlagen und sich zum Meister von Breslau zu machen, während ich gezwungen war, den Fortschritten der Franzosen und Reichsvölker Einhalt zu tun. Ein Teil von Schlesien, seine Hauptstadt und alle meine darin befindlich gewesenen Kriegsbedürfnisse sind dadurch verloren gegangen, und meine Widerwärtigkeiten würden aufs höchste gestiegen sein, setzte ich nicht ein unbegrenztes Vertrauen in Ihren Mut, Ihre Standhaftigkeit und Ihre Vaterlandsliebe, die Sie bei so vielen Gelegenheiten mir bewiesen haben. Ich erkenne diese dem Vaterland und mir geleisteten Dienste mit der innigsten Rührung meines Herzens an. Es ist fast keiner unter Ihnen, der sich nicht durch eine große, ehrenvolle Handlung ausgezeichnet hätte, und ich schmeichle mir daher, Sie werden bei vor-

fallender Gelegenheit nichts an dem mangeln lassen, was der Staat von Ihrer Tapferkeit zu fordern berechtigt ist. Dieser Zeitpunkt rückt heran; ich würde glauben, nichts getan zu haben, ließe ich die Österreicher in dem Besitz von Schlesien. Lassen Sie es sich also gesagt sein: ich werde gegen alle Regeln der Kunst die beinahe dreimal stärkere Armee des Prinzen Karl angreifen, wo ich sie finde. Es ist hier nicht die Frage von der Anzahl der Feinde, noch von der Wichtigkeit ihres gewählten Postens; alles dieses, hoffe ich, wird die Herzhaftigkeit meiner Truppen und die richtige Befolgung meiner Dispositionen zu überwinden suchen. Ich muß diesen Schritt wagen, oder es ist alles verloren; wir müssen den Feind schlagen, oder uns alle vor seinen Batterien begraben lassen. So denke ich — so werde ich handeln. Machen Sie diesen meinen Entschluß allen Offizieren der Armee bekannt; bereiten Sie den gemeinen Mann zu den Auftritten vor, die bald folgen werden, und kündigen Sie ihm an, daß ich mich berechtigt halte, unbedingten Gehorsam von ihm zu fordern. Wenn Sie übrigens bedenken, daß Sie Preußen sind: so werden Sie gewiß sich dieses Vorzuges nicht unwürdig machen; ist aber einer oder der andere unter Ihnen, der sich fürchtet, alle Gefahren mit mir zu teilen, der kann noch heute seinen Abschied erhalten, ohne von mir den geringsten Vorwurf zu leiden. (Anrede an die Offiziere vor Leuthen.)

* * *

Man erfordert von einem General, daß er dissimulé seyn und zugleich naturel scheinen soll, gelinde und strenge, beständig mißtrauisch und jederzeit tranquille, der aus humanité seiner Soldaten schonet, zuweilen aber mit deren Blut verschwenderisch ist, der mit dem Kopfe arbeitet, von Person aber agissant ist, discret, von tiefster Einsicht, der von allem instruiret ist, der nichts von dem, was er zu thun hat, vergisset und niemals eine Sache vor die andere thut, der die kleine détails, welche so sehr mit den großen Sachen verknüpfet seyn, nicht negligiret, noch solche als zu geringe vor ihn ansiehet. (1.)

* * *

Der Kunst seine Gedanken zu verstellen oder die Dissimulation ist einem jeden Menschen, der große affairen zu führen hat, ohnumgänglich nötig . . . Ein General muß sein Gesicht so componieren, wie es die Rôle erfordert, welche er spielen will, und solte er zu gewissen Zeiten solches nicht über sich gewinnen noch Meister von sich seyn können, so muß er lieber eine Krankheit affectiren, oder einen anderen specieusen praetext ausdenken, um das publicum von denen rechten Ursachen abzuführen. Bekomt er eine böse Zeitung, so stellet er sich, als machte er sich gar nichts draus, er spricht mit ostentation von seinen vielen und großen ressourcen, die er habe, er verachtet öffentlich seinen Feind, den er doch en particulier respektieret. (1.)

* * *

Man soll die Pläne der Menschen nicht nach dem Ausgange ihrer Unternehmungen beurteilen. Hüten wir uns dem Mangel an Vorsicht Unglücksfälle zuzuschreiben, die aus untergeordneten Ursachen hervorgegangen sind, aus Ursachen, die die Menge Zufall nennt, und die, wenn sie auch einen großen Einfluß auf die Wechsel-

fälle des menschlichen Lebens haben, doch so vielfältig und verborgen sind, daß sie selbst den weitsehensten Geistern entgehen. (2.)

* * *

Die Gelindigkeit und die Strenge müssen eins um das andere bey den Soldaten gebrauchet werden. Ein General muß populaire seyn, er muß mit den Soldaten selbst sprechen, zuweilen muß er sehen, ob des Soldaten Feldt-Kessel zu kochen hat usw. Mit einem Wort, alles was den Dienst angehet, muß mit Ernst und Nachdruck angesehen, alles aber was außer dem Dienst ist, kann mit Gelindigkeit übersehen werden. (1.)

* * *

Wenn Ihr die Freundschaft Eurer Soldaten gewinnen wollet, so fatiguiret oder exponiret sie nicht, ohne daß sie nicht selbst einsehen, daß es notwendig ist. Seyd ihr Vater und nicht ihr Henker. (1.)

* * *

Der General Fink krigt eine Schwehre Commission. Die unglükliche armée, So ich ihm übergebe, ist nicht mehr im Stande mit die Rußen zu Schlagen, Hadek wirdt nach Berlin Eillen, villeicht Laudon auch, gehet der general Fink dieße beide nach, So kommen die Rußen ihm im Rüken, bleibt er an der Oder Stehen, So krigt er den Hadek diß Seit, in deßen So glaube das von Laudon nach Berlin wolte, Solchen könte er unterwegens attaquiren und Schlagen, Solches, wohe es guht gehet, gibt dem ungelük einen anstandt und hält die sachen auf, Zeit gewonnen ist Sehr vihl bei diehsen Desperaten Umstände. (1759 nach Kunersdorf.)

* * *

Ich kann nicht leugnen, daß ich gar übel von Ihrer Durchlaucht Manövern zufrieden bin. Sie gehen so langsam, als wenn Sie sich vorgenommen hätten, mich aus meiner Avantage zu setzen, und weil diese Sachen ernsthaft sind, so rate Ihnen als ein guter Freund, solche mit mehrer Vigueur zu traktieren, meine Ordres ponktueller zu exekutieren, sonsten sehe mir gezwungen, zu Extremitäten zu schreiten, die ich gern evitieren wollte. Ich weiß auch, daß ich mir allemal so deutlich expliziere, daß sein Tage kein Offizier von meiner Armee geklagt, daß er mir nicht verstünde, und ist mein Feldmarschall der einzige, der meine deutliche Befehle nicht verstehen kann oder verstehen will. Ich kann es nicht begreifen, und ich bin in dem großen Mißvergnügen, denn Sie bringen mich um Ehre und Reputation. (Brief an Leopold von Dessau vor Kesselsdorf.)

* * *

Ich hoffe noch alles wieder gut zu machen, obgleich ich nicht leugnen kann, daß es mir sehr viel Mühe kosten wird, und daß ich hier die schwierigste und gewagteste Unternehmung vor mir habe, die ich trotzdem mit dem Beistand des lieben Gottes zu bewältigen hoffe. (Brief an Ferdinand von Braunschweig, 3. 12. 1757.)

III.

Der König über Ruhm, Ehre, Vaterland und Erziehung.

Jetzt werde ich mit Freuden in die Grube fahren, nachdem der Ruf und die Ehre meines Volkes gerettet ist. Wir können unglücklich sein, aber wir werden nicht entehrt sein. (Brief an die Markgräfin von Bayreuth, nach Roßbach.)

* * *

Man muß für sein Vaterland kämpfen und für sein Vaterland fallen, wenn man es retten kann, und wenn man das nicht kann, ist es schimpflich, es zu überleben. (Brief an Voltaire, vor Roßbach.)

* * *

Die Festigkeit besteht im Widerstand gegen das Unglück, aber nur Feiglinge entwürdigen sich unter dem Joche, schleppen geduldig ihre Ketten und ertragen ruhig die Unterdrückung. Niemals werde ich mich zu solchem Schimpf entschließen können. (Brief an die Markgräfin von Bayreuth, nach Kolin.)

* * *

Im Grunde meines Herzens sage ich mit dem Weisen: Eitelkeit der Eitelkeiten, es ist alles ganz eitel: Politische Thorheiten, die Thorheiten des Ehrgeizes, die Thorheiten des Eigennutzes, alles das sollte die Seele so wenig dauerhafter Wesen, wie wir es sind, nicht erregen. Aber Vorurteile und Einbildungen regieren die Welt, und obgleich wir wissen, daß unser Leben eine kurze Pilgerschaft ist, bleibt doch in unserem Innern ein Rest Ehrgeiz, der für den Ruhm empfänglich macht. (Brief an d'Argens, nach dem Friedensschluß 1763.)

* * *

Niemals werde ich den Augenblick erleben, der mich zwingen soll, einen unehrenhaften Frieden zu schließen, keine Überredung, keine Beredsamkeit können mich dahin bringen, meine Schande zu unterzeichnen. Entweder werde ich mich begraben lassen unter den Trümmern meines Vaterlandes, oder wenn dem Unglück, das mich verfolgt, diese Tröstung noch zu süß erscheint, so werde ich selber meinen Leiden ein Ziel setzen, wenn es nicht mehr möglich sein wird, sie zu ertragen. Ich habe gehandelt und werde zu handeln fortfahren nach dieser inneren Stimme und dem Ehrgefühl, die alle meine Schritte lenken; mein Verhalten wird zu jeder Zeit mit diesen Grundsätzen übereinstimmen. Nachdem ich meine Jugend meinem Vater, mein reiferes Alter meinem Vaterlande geopfert habe, glaube ich das Recht erworben zu haben, über mein Alter frei zu bestimmen. Ich habe es Ihnen gesagt und wiederhole es: nie wird meine Hand einen demütigenden Frieden unterzeichnen. Und so will ich diesen Feldzug beenden, entschlossen, alles zu wagen und die verzweifeltsten Dinge zu versuchen, um zu siegen oder ein Ende mit Ruhm zu finden. (Brief an d'Argens, 1760.)

* * *

Wenn ich Fehler gemacht habe, so bin ich eben ein Mensch. Um über einen Menschen richtig zu urteilen, muß man sich die ganze Lage, in der er sich befindet,

wohl vergegenwärtigen: man wird viel gelten lassen, man wird viel verzeihen. (Gespräche mit de Catt, 1760.)

* * *

Von meinem Heer von 48 000 Mann habe ich nicht mehr 3000. Ich habe keine Hilfsmittel mehr, und, um nicht zu lügen, ich glaube alles verloren. Ich werde den Untergang meines Vaterlandes nicht überleben. Adieu für immer. (Brief an Finckenstein, nach Kunersdorf.)

* * *

In allen Büchern, welche von Karl XII. handeln, finde ich die glänzendsten Lobpreisungen seiner Mäßigkeit und Enthaltsamkeit. Aber 20 französische Köche, tausend Concubinen in seinem Gefolge und zehn Comödiantenbanden in seiner Armee, würden seinem Reiche nicht den hundertsten Theil des Schadens verursacht haben, welchen ihm der glühende Rachedurst und die unmäßige Ruhmbegierde dieses Fürsten zuzogen. (2.)

* * *

Das Vaterland verstößt die Bürger, die ihm nichts nützen; sie sind eine Überbürdung, durch stillschweigenden Vertrag muß jedes Glied zum Wohle der großen Familie — die Staat heißt — beitragen; und wie man in den Baumschulen die unfruchtbaren Zweige ausputzt, die keine Früchte tragen, so verwirft man gleicherweise die Ausschweifenden, die Müßiggänger und jene ganze Rasse von müßigen und meistentheils verkehrten Menschen, die sich selbst zum Mittelpunkt machen und gern Vortheil aus der Gesellschaft ziehen, ohne irgend etwas zu ihrem Nutzen beizutragen. Was mich betrifft, so möchte ich, wenn es mir gelänge, über meine Pflichten hinausgehen. Ein edler Wetteifer reizt mich, große Beispiele nachzuahmen. Warum denken Sie so gering von mir, daß Sie glauben, ich sei unfähig zu Tugendleistungen, für die andere Menschen uns Vorbilder geliefert haben? Bin ich nicht mit denselben Organen begabt wie sie? Habe ich nicht ein Herz, derselben Gefühle fähig? Soll ich mein Jahrhundert erröthen machen und durch einen elenden Lebenswandel den Verdacht erwecken, daß unserer Generation die Tugend ihrer Ahnen verloren gegangen ist? Bin ich endlich nicht sterblich? Weiß ich, wann meinem Laufe ein Ziel gesetzt sein wird? Und wenn es doch sterben heißt, ist es nicht besser, wenn mein letzter Augenblick mich mit Ruhm bedeckt und meinen Namen in ferne Jahrhunderte forträgt, als zu verscheiden, nachdem man ein müßiges und unbekanntes Leben geführt hat, Krankheiten zu verfallen, die grausamer sind als die Pfeile des Feindes, und dann das Andenken an meine Person, an meine Thaten und an meinen Namen mit mir ins Grab zu nehmen? Ich will verdienen, daß man mich kennt, ich will tugendhaft sein, ich will meinem Vaterlande nutzen, und ich will mein kleines Plätzchen haben im Tempel des Ruhmes. (9.)

* * *

Endzweck der Tugendlehre ist die Erfüllung der Pflichten der Gesellschaft zu unserem eigenen Besten. Diese Pflichten bestehen in der Unterwerfung, in der Dankbarkeit, die wir unseren Vätern schulden für die Mühen unserer Erziehung. Aus allen

Kräften sollen wir ihnen beistehen, durch zärtliche Dienste sollen wir ihnen im Alter lohnen, was sie für uns gethan. Unseren Brüdern rede Natur und Blut von Lieb und Treue, als Väter sollen wir für die treffliche Erziehung unserer Söhne sorgen, als Bürger so handeln, wie sie wünschen, daß andere gegen sie handeln möchten. Als Mitglieder des Vaterlandes, sollen sie alle Talente anwenden, um ihm nützlich zu sein. Wir sollen das Vaterland lieben, weil es unsere gemeinsame Mutter ist, und wenn ihr Wohl es heischt, sollen wir unser Gut und Leben ihm opfern. (9.)

* * *

So rekommandieren anbei Ihro Majestät allen und jeden Officiers, den Ruhm der preußischen Nation und Waffen, den wir durch so viel Blut erworben haben, beständig zu Herzen zu nehmen und forthin gegen den Hochmut unrechtmäßiger Feinde auf solche Art zu behaupten, daß sie bei aller Gelegenheit gewahr werde, daß sie mit denselben Preußen zu thun haben, welche sich bei Hohenfriedberg einen unsterblichen Ruhm erworben. (Parolebefehl nach der Schlacht von Hohenfriedberg.)

* * *

Laß die Heiden und den unwissenden Haufen reden; nicht sie werden die Richtschnur für meine Entschlüsse geben, wol aber der Ruhm; mich selbst durchdringt er mehr als je, und meinen Truppen läßt er das Herz schwellen, und ich bürge Dir für den Erfolg. (Brief an Jordan, 1740.)

* * *

Es giebt keine Lorbeeren für die Trägen, die Ruhmesgöttin giebt sie den Thätigsten und den Unerschrockensten. (Brief an Podewils, 1740.)

* * *

Man muß sich wappnen mit Festigkeit, als ein Held kämpfen, mit Klugheit siegen und das Unglück ertragen mit stoischem Blick. (Brief an Podewils, 1740.)

* * *

Wer nicht zu gehorchen versteht, wird nie befehlen können. (4.)

* * *

Liebet diese Details, welche nicht ohne Ruhm sind, es ist dies der erste Schritt zum Siege. (4.)

* * *

Bildet Euren Geist, vor Allem Euer Urteil, erwartet Alles von Euch selbst, Nichts von den Ereignissen; seid langsam bei der Beratung, dort überlegt man, aber wenn Ihr handeln müßt, denn erscheint tollkühn und beginnt niemals ohne triftige Gründe jene Schlachten, in welchen der Tod seine furchtbare Ernte hält. (4.)

* * *

Welchen Glanz auch die Thaten unseres berühmten Helden*) verbreiten, so muß man ihm doch nur mit Vorsicht nachahmen; je mehr er blendet, je mehr ist er

*) Karl XII.

geeignet, die leichtfertige und darauf losstürmende Jugend irre zu führen, der man nicht genug einschärfen kann, daß Tapferkeit nichts ohne Klugheit ist und daß auf die Dauer ein berechnender Geist über verwegene Kühnheit den Sieg davon trägt. (2.)

* * *

Seyd activ und infatigable, und machet Euch loß von aller Faulheit des Leibes und des Verstandes, sonsten werdet Ihr nie mahls denjenigen großen Capitains, so uns zum Exempel dienen, gleich werden. (1.)

* * *

Bei Beleidigungen sucht eure Ehre darin, der Beleidigte, nicht der Beleidiger zu sein; um zu gehorchen, lernt euch zu überwinden, bewahret das Werthvollste, das ihr besitzt, „einen fleckenlosen Ruf", werdet nicht zum Mörder, indem ihr eurem Ehrgeiz nachgebt: einen Menschen tödten ist für den Todten ein geringeres Uebel, als ihn um seinen guten Namen bringen; ob man ihn mit dem Dolch oder mit der Zunge ermordet, das bleibt sich gleich; bewahret nicht nur einen fleckenlosen Ruf, sondern verschafft euch einen guten Ruf; er wird bedingt durch Rechtschaffenheit, anständiges Handeln, Kenntnisse, Fleiß, Wachsamkeit, Tapferkeit, edle sowohl kriegerische als bürgerliche Thaten, mit einem Worte, alles, was einen Menschen über die menschlichen Schwachheiten erhebt.

Bedenkt, daß es edel ist, Undankbare zu machen, aber schändlich, undankbar zu sein; seid kurz von Gedächtnis, wo es sich um Beleidigungen handelt. Es giebt keine Tugend ohne Dankbarkeit; sie ist die Seele der Freundschaft, des süßesten Trostes im Leben. Seid fest in euren Entschlüssen; ahmt dem Könige nach, der einst gesagt: Mag Alles stürzen und vergehen, mag sich die Welt kopfüberdrehen, ich stehe fest und wanke nicht. Wägt, bevor ihr handelt. Wenn ihr aber euren Willen kund gethan, so ändert denselben um Alles in der Welt nicht, sonst spielt man mit eurer Autorität, und ihr werdet für Menschen gehalten, auf die man sich nicht verlassen kann. (9.)

* * *

Ehrgeizig zu sein, ist tadelnswert, aber desgleichen, wenn man ohne Wetteifer ist, d. h. seine Mitmenschen an edlen Handlungen übertreffen. Nur keine Trägheit dulden. Die Menschen beschäftigen, heißt sie verhindern, lasterhaft zu werden. Man wende Güte und Strenge an. Falsch angebrachte Güte ist Schwäche, überflüssige Strenge hingegen ein Verbrechen. Beide Extreme sind zu vermeiden, wiewohl es nur der Fehler eines sehr edlen Herzens ist, wenn man übertriebene Milde besitzt. (10.)

* * *

Ihr jungen Krieger, durchmeßt erst, ohne euch dessen zu schämen, die untersten Stufen, traget unter harten Übungen bei schweren Anstrengungen die furchtbare Last der Waffen, machet Euren Körper zu allen Bewegungen geschickt, welche der Gott des Krieges von seinen Kindern verlangt. (4.)

* * *

Ihr Herren,*) werdet nur nicht kleinlich, faßt doch große Begebenheiten auch groß auf. Vertieft Euch nicht zu weit in die dunklen Anfänge. Kommt Ihr aber

*) Anrede an die Geschichtslehrer.



der neuen Geschichte nahe, dann gebt auch mehr Detail über Ursache und Wirkung. Macht die Geschichte interessant, behandelt die Darstellung der Kriege mit Würde. Laßt es auch nicht an großen Uebersichten fehlen. Prägt Euren Schülern das Leben berühmter Männer ein. Große Charaktere sind große Beispiele.

Kann es für einen jungen Mann, der in die Welt treten soll, ein Schauspiel geben, welches interessanter, unterrichtender und nothwendiger wäre als der Anblick des Wechsels irdischer Zustände, wie oft derselbe auch Staaten und Völker umgestaltet haben möge. Laßt ihn wandeln auf den Gräbern vergangener Geschlechter, laßt ihn hinschauen auf die Ruinen kleiner und großer Reiche, um die Nichtigkeit aller menschlichen Dinge zu erkennen. Zeigt ihm die glücklichen Männer, welche, von Schmeichlern umgeben, plötzlich durch den Tod dahingerafft werden. Ach wie sinkt da aller Glanz des vom Menschen erhobenen Götzenbildes. Die Schmeichler fliehen, die Wahrheit dringt durch, und das scharfe Urtheil nachfolgender Geschlechter erstickt die Stimme der falschen Lobredner. Ich setze voraus, daß die Professoren Geist genug haben werden, um ihren Schülern auch die Grenze zu zeigen, welche zwischen einem edlen Wetteifer und einem schrankenlosen Ehrgeiz besteht. Lehrt sie nachdenken über die unheilvollen Wirkungen entfesselter Leidenschaften, welche über die größten Reiche das tiefste Elend verhängt haben. Wenn die Herren Professoren diesen Unterrichtsplan befolgen, so können sie sich nicht ferner beschränken, dem Gedächtniß ihrer Schüler nur vereinzelte Thatsachen zu bieten — sie werden ihr Urtheil bilden und sie werden ihre Gesinnung veredeln. (10.)

* * *

Den höchsten Grad der Tugend setzen Sie in einer gänzlichen Uneigennützigkeit, welche die Wirkung hat, daß man Ehre und Pflicht seinem eigenen Urtheil, das allgemeine Beste seinem besonderen Nutzen, die Wohlfahrt des Vaterlandes seinem eigenen Leben vorzieht. Sie werden öfters Gelegenheit haben, eine Untersuchung zwischen wahrer und falscher Ehrbegierde anzustellen, und zeigen, daß die wahre Ehrbegierde, die Nacheiferung zum Guten, die Tugend großer Seelen sey, daß durch sie Männer von niedrigem Stande sich Namen von unsterblichem Andenken machen. Sie machen der Jugend begreiflich, daß nichts solchen edlen und großen Gesinnungen mehr zuwider sei als der Neid und die niederträchtige Eifersucht. Vornehmlich muß denen jungen Leuten eingeschärft werden, daß, wo irgend dem menschlichen Herzen von Natur etwas eingeprägt worden, es gewiß das Gefühl von Recht und Unrecht sey, und daß sie nicht besser thun können, als diesem strengen Richter, dem Gewissen, bey allen Gelegenheiten Gehör zu geben. (10.)



Friedrich der Große als Feldherr.

Von Jany, Major im Großen Generalstab.

„Es lebe durch des Höchsten Gnade der König, der uns schützen kann,
So schlägt er mit der Wachtparade noch mehrmal achtzigtausend Mann!"

Diesen Spruch trägt ein altes sogenanntes Vivatband auf die Schlacht bei Leuthen, wie es zur Zeit des Siebenjährigen Krieges der preußische Patriot an seinen Rock heftete, wenn ein Kurier mit einer Siegesdepesche von der Armee hinter blasenden Postillionen in Berlin einritt. Er spiegelt die ruhige, tapfere Zuversicht wieder, in der die Nation diese schweren Jahre durchlebte, voll des Vertrauens auf einen siegreichen Ausgang. Worauf gründete sich dieses Vertrauen, und was bestimmte den Erfolg? In diesen Tagen, in denen die zweihundertjährige Wiederkehr des Geburtstages jenes heldenhaften Monarchen dazu auffordert, sich am Vorbilde einer großen Zeit aufzurichten, sei versucht, hierauf Antwort zu finden.

In der Mitte Europas war ein neues Staatsgebilde entstanden, eine jugendliche Macht, die unter einem ehrgeizigen und tatkräftigen Könige zum Bewußtsein ihrer Kraft erwachte und in den beiden ersten von ihm geführten Kriegen eine gefährliche militärische Stärke bewies. Ihr bloßes Dasein hätte genügt, die alten Gewalten zu beunruhigen, auch wenn die Eroberung einer reichen Grenzprovinz ihr nicht in Österreich einen für Jahrzehnte unversöhnlichen Feind erweckt haben würde. Dem österreichischen Staatskanzler Kaunitz gelang es, durch eine umsichtig geleitete Politik der Einkreisung fast das ganze alte Europa gegen den Staat Friedrichs des Großen zu bewaffnen. Der Krieg, der 1756 ausbrach, wurde, obwohl der König zuerst losschlug, in Wirklichkeit von Preußen um seine Selbstbehauptung geführt. Ein solcher Daseinskampf aber macht auf seiten des Verteidigers Kräfte frei, welche die Gegner schwer vorher berechnen können.

Die gesamte Schlagkraft und Widerstandsfähigkeit des preußischen Staates ruhte damals vereinigt in der Person eines Einzigen, des Königs, der die Staatsidee verkörperte. Auf ihm ruhte aber auch das unbegrenzte Vertrauen nicht nur seines Heeres, in dem der Römergeist der alten Legionen zu neuem Leben zu erwachen schien, wo er sich an seine Spitze setzte; auch auf die Nation, deren Adel und Landbevölkerung den Kern des Heeresersatzes stellten, übertrug sich der Heldensinn des furchtlosen Kämpfers, den alle seine Widersacher nicht bezwingen konnten. Angesichts dieses Vorbildes und im Bewußtsein der drohenden Gefahr zeigte Preußen eine nationale Energie, eine moralische Kraft der Opferwilligkeit und Hingabe, wie sie nicht anders ein moderner, auf der breiten Grundlage der Volksgesamtheit ruhender Nationalstaat entfalten würde, dem seine Feinde einen ähnlichen Krieg aufdrängten.

Es kam hinzu, daß König Friedrich gegen eine Koalition kämpfte, in der nicht alle Glieder von den gleichen Interessen geleitet wurden. Was verschlug es den russischen Generalen, ob Schlesien wieder österreichisch wurde? Die französische Regierung sandte mit steigender Unlust ihre Armeen in einen Krieg, der kein Ende nehmen wollte und den sie doch nur, ganz wie auf der Gegenseite England, als kontinentale Begleiterscheinung des gleichzeitig in Nordamerika und Ostindien geführten Kolonialkrieges ansah; eine gänz-

liche Niederwerfung Preußens, wie Kaunitz sie erstrebte, konnte ihr gar nicht erwünscht sein, denn auf dem Dualismus und der Zerrissenheit Deutschlands beruhte ja hauptsächlich Frankreichs eigener Einfluß in der europäischen Politik. Das Heer des Hauptgegners aber, Österreichs, führte ein vorsichtiger, diplomatisierender Mann, Feldmarschall Daun, der gern die Verantwortung den Bundesgenossen zuschob und auch gar nicht die Autorität und Vollmacht besaß, mit der ihm anvertrauten Armee eine Kriegführung von der Kühnheit und Energie zu wagen, wie der souveräne König von Preußen, Monarch und Feldherr in einer Person, es konnte. Auch dieses Moment fiel zugunsten Preußens in die Wagschale des Schicksals.

Die Natur des Krieges, den König Friedrich zu führen hatte, nötigte ihn von vornherein zu einer Kriegführung von weit größerer Kraft, als sie seine Gegner entwickelten. Stand doch für ihn unendlich mehr auf dem Spiele als für jene. Darum erreichte auch der Einsatz, den sie wagten, nicht die gleiche Höhe wie der des Königs. Besonders stark trat dieser Unterschied hervor, da eben damals ein Zeitalter vorangegangen war, an dessen militärische Anschauungen ganze Generationen sich gewöhnt hatten; diese allgemein geltende Auffassung vom Kriege aber war der Schlachtentscheidung abgeneigt. In den alten Kabinettskriegen um die Wende des 17. und 18. Jahrhunderts, wo man um den Besitz einer Grenzfestung oder eines Landstriches jahrelang zu Felde lag, hatte der erstrebte Gewinn selten dazu reizen können, die kleinen, durch Werbung aufgebrachten, mit großen Kosten unterhaltenen und schwer wieder zu ergänzenden Heere aufs Spiel zu setzen. Als höchste Leistung der Feldherrnkunst erschien es darum, ohne eine Schlacht zum Ziele zu kommen, durch „Manoeuvres" dem Gegner für seine rückwärtigen Verbindungen und Magazine „Jalousie zu geben", und meist genügte die bloße Drohung, ohne daß man zuzuschlagen brauchte. An diesen Kriegen hatte sich eine militärische Schule gebildet, die das, was damals dem Zweck genügt hatte, als allgemeingültig ansah und den Ruhm eines Prinzen Eugen, eines Marlborough und Luxemburg pries. So dachten aber auch die Durchschnittsgenerale, die Friedrich dem Großen gegenübertraten; namentlich lebte man auf österreichischer Seite, im Hauptquartier Dauns, noch ganz in den Anschauungen jener alten Manöverstrategie, die jetzt, wo die Aufgabe soviel größer war, der zu besiegende Feind um seine Existenz rang, versagte.

Nicht auf Grund theoretischer Betrachtungen wandte sich Friedrich der Große von dieser Irrlehre ab; es waren vielmehr triftige praktische Gründe, die ihn darauf hinführen mußten, die Schlachtentscheidung zu suchen.

Man vergegenwärtige sich die geographische Lage und Grenzgestaltung Preußens um das Jahr 1756. Im Osten, von den Kernlanden des Staates durch das polnische Westpreußen und die Weichsel getrennt, lag Ostpreußen, ein schwer zu verteidigender Besitz, den der König schon 1757 aufgab, weil er die dortigen Truppen auf die Dauer nicht entbehren konnte. Unhaltbare Außenposten waren auch die preußischen Besitzungen am Niederrhein und in Westfalen, Cleve-Mark, Minden-Ravensberg; Wesel wurde daher geschleift, die dortigen Regimenter rückten nach Magdeburg ab. Also blieb als leidlich gesichertes Gebiet die Mark Brandenburg mit Pommern und Magdeburg-Halberstadt sowie, durch einen schmalen Landstreifen bei Krossen mit der Mark verbunden, Schlesien. Von Süden trat die kursächsische Grenze bis auf wenige Meilen

an Berlin heran, ebenso reichte sie bis nahe vor Magdeburg. Vorpommern nördlich der Peene war schwedisch. Dieses von lauter offenen Grenzen umgebene Gebiet, dem Oder und Elbe gegen den Hauptfeind keinen Schutz gewährten, dessen Hauptstadt unbefestigt war, ließ sich offenbar gar nicht anders als durch eine offensive Kriegführung von größter Schlagfertigkeit behaupten. Das Staatsgebiet entbehrte der Geschlossenheit und Abrundung, wie sie das heutige Deutsche Reich besitzt, dessen Grenzen überdies auf weite Strecken den natürlichen Schutz großer Ströme und Gebirge haben, in dem ein reiches Eisenbahnnetz die Entfernungen verringert. Das alte Preußen mußte also nach den Worten des Königs „von Fürsten regiert werden, die toujours en vedette sein und die Ohren aufsperren müssen, sich von einem Tag zum andern gegen die verderblichen Pläne ihrer Feinde zu verteidigen". Auch wir müssen toujours en vedette sein, aber die Bedingungen sind heute ungleich günstiger. Mußte diese Verteidigung gar auf mehreren Fronten zugleich geführt werden, so konnte dies bei der geschilderten Landesbeschaffenheit erst recht nicht durch einen langwierigen Stellungs- und Manövrierkrieg im Stile des Spanischen Erbfolgekrieges geschehen. Der König bedurfte vielmehr gegen die einzelnen Gegner rascher und durchschlagender Entscheidungen, wenn er nicht Gefahr laufen wollte, allmählich auch militärisch eingekreist und schließlich erdrückt zu werden. Er mußte der erste sein, den Gegnern in die Parade fahren, ihre Entwürfe zerstören, ehe sie Zeit zur Ausführung hatten. Daher der zur „Bataille" drängende, offensive Geist, der sein Handeln beseelte, dem Gegner aber als ein unerhörtes, aller Kunstregeln spottendes Va banque-Spiel erschien und selbst in seiner eigenen Armee bedenkliches Kopfschütteln der „Kenner des Handwerks" erregte, die sich von den im militärischen Denken der Zeit einmal eingewurzelten Anschauungen der alten Schule nicht zu befreien vermochten. „Abstrahiert von den alten Kriegen, die nicht zu den unsrigen passen", mußte der König seinem Bruder, dem Prinzen Heinrich zurufen. Er selbst aber mahnte seine Generale: „Kommt der Feind, ich schlage ihn und kann nicht nachsetzen, so ist nur ein unnützes Blutbad, das nichts decidiert, und das muß nicht seind, sondern jede Bataille, so wir liefern, muß ein großer Schritt vorwärts zum Verderben des Feindes werden." „On ne décide à la guerre que par des batailles!"

Den Schritt von dieser Erkenntnis zum praktischen Handeln zu tun war für ihn freilich weit schwerer als nachmals für Napoleon, weil er alle die erschwerenden Elemente der damaligen Kriegführung zu überwinden hatte, die für Napoleon durch die Revolutionszeit schon hinweggeräumt waren. König Friedrich sah sich gleich den anderen Feldherren seiner Zeit durch die wenig biegsame Lineartaktik, durch die gewohnheitsmäßige Verpflegung aus Magazinen, durch die für die Ergänzung seines Heeres nicht zu entbehrende Soldwerbung mit allen ihren Mißständen gehemmt; daß es ihm dennoch gelang, jene für ihn allein mögliche, grundsätzlich die Entscheidung suchende Strategie durchzuführen, durchaus im Einklange mit den Grundsätzen der neueren Kriegführung, die in der Vernichtung des feindlichen Heeres ihr Ziel sieht, darin liegt seine militärische Größe.

Erleichtert wurde ihm die Aufgabe durch sein eigenes Temperament, dem es mehr zusagte, schwierige strategische Lagen durch Angriff zu lösen als durch einen

Nerven und Kräfte langsam zerreibenden Stellungs- und Manövrierkrieg, namentlich aber durch sein wohlbegründetes Vertrauen auf die Leistungsfähigkeit seines Heeres, das aus den fünf Schlachten der beiden ersten Kriege unbesiegt zurückgekehrt war und dem er seither eine unermüdliche Sorgfalt und Ausbildungsarbeit zugewandt hatte. „Obgleich diese penible und beständige Application hart zu sein scheint“, so schrieb er, „so wird doch derjenige General, welcher solche anwendet, sich mehr als zu sehr davon recompensiret finden, und wieviele Vortheile erhält er nicht über seinen Feind durch so schöne, so brave und so wohl disciplinierte Truppen. Ein General so bei andern Völkern vor verwegen passiert, thut bei uns nur, was nach den ordinairen Regeln erfordert wird, er kann alles wagen und unternehmen, was Menschen zu executiren möglich ist. . . . Unsere Truppen seind so trefflich und agil, daß sie sich in einer Zeit von nichts en bataille formiren. Die Feinde sagen, daß man vor dem Rachen der Hölle stünde, wenn man gegenüber unserer Infanterie stehen müsse. Wollet Ihr, daß unsere Infanterie nicht anders als mit dem Bajonett attaquiren soll, welche Infanterie wird besser als sie mit einem starken Antritt, ohne zu wanken, an den Feind marschieren? Wo wird man in der größesten Gefahr mehr Contenance finden?“ Mit Wehmut gedachte er nach dem Kriege der alten Kameraden von 1756, der bei Prag und Kolin gefallenen „Säulen der preußischen Infanterie“. „Alle Bataillone, alle Kavallerie-Regimenter hatten an ihrer Spitze alte Kommandeure, erprobte Offiziere voll Tapferkeit und Verdienst. Die Hauptleute waren gereifte, solide, brave Männer. Die Subalternen waren ausgewählt. Kurz, die Applikation und der Eifer, die in dieser Armee herrschten, waren bewundernswert.“ Die Armee hat das Vertrauen des Königs nicht getäuscht. „Meine Generale nehmen den Acheron im Galopp“, klagte der König schon 1757. Führen doch die kürzlich auf Allerhöchsten Befehl in der Ruhmeshalle des Berliner Zeughauses angebrachten Erinnerungstafeln nicht weniger als 33 preußische Generale auf, die allein in den 4 Jahren von 1756 bis 1759 vor dem Feinde gefallen oder an Wunden gestorben sind, eine enorme Ziffer für die damalige kleine Armee! Um so bitterer fand das Ausland sich enttäuscht, wo man in der preußischen Armee ein im wesentlichen durch den Korporalsstock zusammengehaltenes Exerzierinstrument gesehen hatte, dessen Leistungsfähigkeit in runden Peletonsalven und einem tadellosen Avancieren gipfelte. Nun zeigte dieses Heer kriegerischen Wert auch da, wo nur sittliche Kraft die Schrecken des Todes überwinden konnte, wo die Mannschaft ihrer Offiziere beraubt war oder wo, wie in der Nachtschlacht von Hochkirch, die gewohnte Führung ohnehin fortfiel. Diesen Geist in den Truppen lebendig erhalten zu haben ist ohne Frage das Verdienst ihrer Offiziere gewesen, die damit die höchste Aufgabe ihres Berufes gelöst haben. Er lebte namentlich in den Landeskindern, die den eigentlichen Kern der Armee bildeten. „Setze ich mich vor meine Pommern und Märker“, konnte der König aussprechen, „und habe schon die Hälfte meiner Monarchie verloren, nur selbst den Kopf nicht . . . . so jage ich den Teufel aus der Hölle!“ Und zu einer Abordnung der pommerschen Ritterschaft sagte er nach dem Kriege: „Ich liebe die Pommern wie meine Brüder, ... denn sie sind brave Leute, die mir jederzeit in Vertheidigung des Vaterlandes sowohl im Felde als zu Hause mit Gut und Blut beigestanden haben.“

Solchen Vertrauens voll begann Friedrich der Große 1756 den Krieg, sobald er seine Unvermeidlichkeit erkannt hatte. Der erste Feldzug stellt nur den strategischen Aufmarsch dar. Indem der König sich Sachsens bemächtigte und die sächsische Armee bei Pirna zur Kapitulation zwang, nachdem er ein österreichisches Entsatzheer bei Lobositz zurückgeschlagen hatte, rundete er sein Kriegstheater ab und gewann für die künftige Offensive nach Böhmen eine sehr günstige Operationsbasis. Statt der geschilderten offenen Grenzen erhielt er gegen seinen Hauptgegner eine Gebirgsgrenze, die es ihm wiederholt ermöglicht hat, hier durch ein Nebenheer vorübergehend einen Verteidigungskrieg führen zu lassen und dadurch seine Kräfte zum großen Schlage an anderer Stelle freizumachen. Der Besitz des wohlhabenden Landes entschädigte ihn zugleich für die Aufgabe von Ostpreußen.

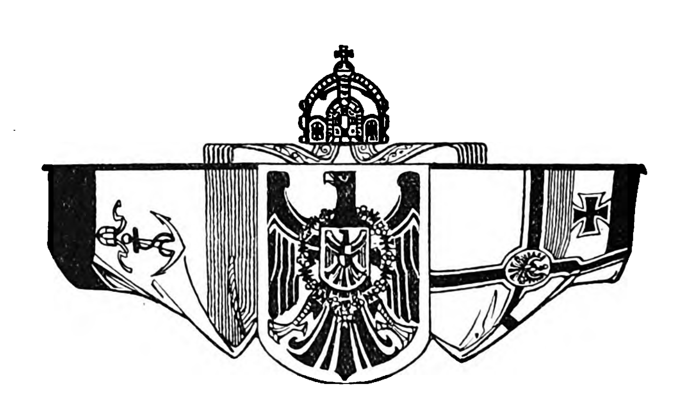
Dann zog der König bei Beginn des zweiten Kriegsjahres 1757 aus, die „Schlacht von Pharsalus“ gegen das Haus Österreich zu schlagen. Durch einen vernichtenden Schlag gegen den Hauptgegner gedachte er die gegen ihn vereinigte Koalition zu sprengen und dem ganzen Kriege ein schnelles Ende zu bereiten. Die Schlacht bei Prag warf das geschlagene feindliche Heer in die Mauern der Festung hinein; aber die Einschließung beanspruchte den größeren Teil der preußischen Armee, und die furchtbare Niederlage bei Kolin, in der ein starkes feindliches Entsatzheer alle Sturmangriffe der Preußen zurückschlug, zwang Friedrich, Böhmen wieder zu räumen. Der große Wurf war mißlungen, und nun begann die Krisis, die sich von Jahr zu Jahr verlängerte und aus dem kraftvollen jungen Monarchen den verwitterten „alten Fritz“ machte, in dessen Züge Gram und Sorge ihre tiefen Furchen gruben. Die Russen fielen in Ostpreußen ein, eine französische Armee rückte gegen die Elbe vor, und der die Hannoveraner befehligende Herzog von Cumberland kapitulierte schimpflich bei Kloster Zeven; ein anderes französisches Heer vereinigte sich in Thüringen mit der Reichsarmee. Was der König in dieser Zeit an Bitternis empfand, lehren seine Briefe. „Wenn ich bei Kolin getötet wäre, ich würde jetzt in einem Hafen sein, wo ich keinen Sturm mehr zu fürchten hätte. Jetzt muß ich noch über das stürmische Meer schiffen, bis ein kleiner Winkel Erde mir das Gut gewährt, das ich auf dieser Welt nicht habe finden können. Seit zwei Jahren stehe ich wie eine Mauer, in die das Unglück Bresche geschossen hat. Aber denken Sie nicht, daß ich weich werde. Man muß sich schützen in diesen furchtbaren Zeiten durch Eingeweide von Eisen und ein Herz von Erz, um alles Gefühl zu verlieren. Der nächste Monat wird entscheiden für mein armes Land. Meine Rechnung ist: ich werde es retten, oder mit ihm untergehen.“

Der Sieg bei Roßbach gab dem französischen Großsprechertum, das gedacht hatte, mit dem „Marquis de Brandebourg“ schnell fertig zu werden, die wohlverdiente Marke der Lächerlichkeit. Dann mußte König Friedrich sich nach Schlesien wenden, wo inzwischen die österreichische Armee Breslau eingenommen hatte. „Ich werde“, erklärte er seinen Generalen in der berühmten Parchwitzer Rede vor der Schlacht bei Leuthen, „gegen alle Regeln der Kunst die beinahe dreimal stärkere Armee des Prinzen Karl angreifen, wo ich sie finde. Es ist hier nicht die Rede von der Anzahl der Feinde, noch von der Stärke ihres Postens. Alles dieses, hoffe ich, wird die Herzhaftigkeit meiner Truppen und die richtige Befolgung meiner Dispositionen zu überwinden suchen.

Ich muß diesen Schritt wagen, oder es ist alles verloren. Wir müssen den Feind schlagen, oder uns alle vor seinen Batterien begraben lassen. So denke ich — so werde ich handeln. Machen Sie diesen meinen Entschluß allen Offizieren der Armee bekannt; bereiten Sie den gemeinen Mann zu den Auftritten vor, die bald folgen werden. . . . Das Regiment Kavallerie, welches nicht gleich, wenn es befohlen wird, sich unaufhaltsam in den Feind stürzt, lasse ich gleich nach der Schlacht absitzen und mache es zu einem Garnison-Regiment. Das Bataillon Infanterie, das, es treffe worauf es wolle, nur zu stocken anfängt, verliert die Fahnen und die Säbel, und ich lasse ihm die Borten von der Montierung abschneiden. Nun leben Sie wohl, meine Herren; in kurzem haben wir den Feind geschlagen, oder wir sehen uns nie wieder." Am 5. Dezember erfolgte die Schlacht; nur Trümmer des feindlichen Heeres retteten sich über die verschneiten Sudeten.

Den nächsten Feldzug eröffnete der König mit einem Vorstoße nach Mähren, indem er hoffte, Daun werde sich ihm zum Schutze Wiens entgegenwerfen und eine Entscheidungsschlacht wagen, ehe die Russen herankämen. Diese Hoffnung erfüllte sich nicht, die Belagerung von Olmütz hielt den König zu lange auf, die Russen näherten sich inzwischen der Neumark, und der König mußte umkehren. Er schlug sie bei Zorndorf, und beim Jahresschlusse sah er sich trotz der Schlappe, die ihm noch zuletzt der Überfall bei Hochkirch brachte, doch wieder im unbeschränkten Besitze von Sachsen und Schlesien. „Ich bin dies Leben sehr müde," sind seine Worte am Ende des dritten Jahres, „der ewige Jude ist weniger hin- und hergezogen als ich, ich habe alles verloren, was ich auf dieser Welt geliebt und geehrt habe, ich sehe mich umgeben von Unglücklichen, deren Leiden ich nicht abhelfen kann. Meine Seele ist noch erfüllt von den Eindrücken des Ruins meiner besten Provinzen und der Greuel, welche eine Horde mehr von unvernünftigen Bestien als von Menschen dort verübt hat. Auf meine alten Tage bin ich fast zu einem Theaterkönig herabgekommen." Und doch stand ihm das Schwerste noch bevor. Im August 1759 erwartete er nach der vernichtenden Niederlage von Kunersdorf selbst den „Gnadenstoß", denn auch die österreichische Hauptarmee unter Daun hatte sich bis auf wenige Tagemärsche genähert, um den siegreichen Russen die Hand zu reichen. „Ich will mich auf ihren Weg stellen und mir den Hals abschneiden lassen oder die Hauptstadt retten. Ich denke, das ist Ausdauer genug. Für den Erfolg will ich nicht stehen. Hätte ich mehr als ein Leben, ich wollte es für mein Vaterland hingeben. Wenn mir ein Unglück begegnet, so rechnen Sie nicht darauf, daß ich Ruin und Untergang meines Vaterlandes überlebe." Der „Gnadenstoß" erfolgte nicht, weil die Verbündeten sich nicht darüber einigen konnten, wer ihn führen solle. Standhaft harrte der König noch drei Jahre hindurch aus. Obwohl in die strategische Verteidigung zurückgeworfen, blieb er auch in dieser seinem Grundsatze der entscheidungsuchenden taktischen Offensive treu; aber der Gegner entzog sich ihr, wo er konnte; Liegnitz und Torgau waren seltene Lichtblicke für die preußischen Waffen. „Ich gehe durch eine Schule der Geduld," schreibt Friedrich 1762, „sie ist hart, grausam, ja barbarisch. Ich rette mich daraus, indem ich das Universum im ganzen ansehe, wie von einem fremden Planeten. Da erscheinen mir alle Gegenstände unendlich klein. . . . Es ist Zeit, daß der Krieg zu Ende geht, denn meine Predigten werden langweilig, und bald werden meine Zuhörer sich über mich beklagen."

Die „Zuhörer" aber hatten gelernt. Die Lehre, die der Heldenkampf der sieben Jahre predigte, lautete in den eigenen Worten des Königs: „Es ist nicht nötig, daß ich lebe, wohl aber, daß ich meine Pflicht tue und für mein Vaterland kämpfe." Sie stellt das Erbe dar, das der große Mann seinem Volke hinterließ, ein Erbe, das länger Bestand hatte als die äußere Form des friderizianischen Staatswesens. Denn als diese ein Menschenalter darauf zerbrach, da glühte unter der Asche des alten Baues die unverlierbare Erinnerung, der Gedanke an die heilige Pflicht der Wiederaufrichtung ließ sich durch keine Tyrannengewalt ertöten, und von dieser Größe beseelt führten Preußens Krieger die Viktoria auf das Brandenburger Tor zurück.



Das Offizierkorps Friedrichs des Großen.

Von Generalleutnant z. D. v. Janson.

„Wenn mit Recht gesagt wird, daß wir den schützenden Schatten der Eiche der Kraft der Eichel danken, aus der sie emporgewachsen ist, so wird alle Welt darin übereinstimmen, daß das arbeitsreiche Leben dieses Fürsten und seine weisen Maßregeln die Grundlagen des Glückes bergen, dessen sich das Königliche Haus nach seinem Tode erfreut hat.“ Mit diesen Worten ehrt Friedrich der Große seinen Vater. Und in der Tat war es die von Friedrich Wilhelm I. hinterlassene Erbschaft, die es dem Sohne ermöglichte, den preußischen Staat zur Großmacht auszubauen. „Ein 66 000 Mann starkes Heer, die verbesserten Finanzen, der gefüllte Staatsschatz und eine wunderbare Ordnung in allen Angelegenheiten.“ Weit mehr als die Kopfstärke dieses Heeres, die übrigens aktenmäßig sogar größer war, hat das von dem alten Könige geschaffene Offizierkorps seinen Nachfolger zu seinen Siegen und seinem langen und erfolgreichen Widerstande gegen eine gewaltige Übermacht befähigt. Unter allen Schöpfungen des großen königlichen Organisators steht die Umwandlung des von vielen ausländischen Elementen durchsetzten und noch stark von Ideen des Landsknechtwesens beeinflußten Offizierkorps in ein nationales obenan. Den Gedankengang, der ihn dabei leitete, offenbart er in der im Jahre 1722 eigenhändig für seinen Nachfolger niedergeschriebenen Instruktion: „Mein Successor muß das vor seine Politik halten und sich dahin zu bearbeiten (suchen), daß aus alle seine Provinzen und in specie Preußen die von Adel und Grafen in die Armee employieren und die Kinder unter die Cadets gesetzet werden — ist formidable vor sein Dienst und Armee und ruhiger in seinen Ländern. Mein Successor muß auch sehr wenigen permittieren, in fremde Länder zu reisen; denn sie vorhero schon in Euer Diensten stehen müssen. Wenn sie aber wirklich in Euer Diensten sein und Ihr nicht in Krieg seid, alsdann Ihr etliche in fremde Länder reisen lassen könnt; ist gut, mein lieber Successor, wird den Vorteil haben, daß der ganze Adel in Eure Diensten von Jugend auf darinnen erzogen werden und keinen Herren kennen als Gott und den König von Preußen. Wo aber mein Successor es nicht so machet und Haufen Ausländer als Oberoffizier in sein Dienst nimmt, so wird er durch die ausländische Offizier nicht so gut gedienet werden, und seine Vasallen werden außer Lande dienen. . . Wenn Ihr lauter Offizier habet aus Eure Landeskinder, so seid versichert, daß das eine beständige Armee ist und beständige brave Offizier an sie haben werdet, und kein Potentat das besser hat.“

Schon dem Großen Kurfürsten hatte ein vaterländisches Offizierkorps vorgeschwebt, aber er hatte genug zu tun, die bisher fast uneingeschränkte Gewalt und Anstellungsbefugnis der Obersten einzuschränken und die Grundlage für ein stehendes Heer zu legen, das dann erst unter seinem Enkel jenes bewundernswerte feste Gefüge erhielt. Die grundsätzliche Heranziehung des heimischen Adels zum Waffendienst verfolgte einen doppelten Zweck. Das Heer erhielt ein einheitlich aus demjenigen Stande hervorgegangenes Offizierkorps, in dem ritterliche Überlieferung und ein hoher Begriff von persönlicher Ehre herrschten; der König selbst erzog es zum Dienst, fesselte es an seine Person und macht es sich und den mit ihm unlösbar verknüpften Staatsinteressen

unbedingt dienstbar. Für diese gewann er damit den ganzen auf seine Vorrechte stolzen, bisher mitunter recht unbequemen Adel und konnte nun seine „Souveränität stabilieren wie einen »rocher de bronze«“. Den Edelleuten erwuchs eine moralische Wehrpflicht, die sich in Wirklichkeit zu einer viel ausnahmsloseren gestaltete, als die der anderen, einer Aushebung unterworfenen Stände. Es war, ohne Verkündung eines Gesetzes, eine Wiederbelebung altgermanischer Gefolgschaft. Die Gefolgschaftstreue aber wurde allmählich immer mehr durch den vaterländischen Gedanken verklärt. Darin liegt der moderne Zug der Einrichtung. Die Anwartschaft der Edelleute auf die Offizierstellen gestaltete sich mit der Zeit zum Vorrecht. Auf diese Weise erwuchs ein eigentümliches Verhältnis. Zwischen der wehrpflichtigen Landbevölkerung, die neben den Ausländern die Masse des Mannschaftsstandes bildete, und dem wehrfreudigen Adel stand das an sich dem Waffendienst wenig geneigte Bürgertum. Seinen Gliedern stellte das neue Heerwesen nur einen beschränkten Raum zur Verfügung, ihm blieb dafür in dem aufblühenden Handel und den Gewerben sowie in dem Beamtentum, dem der König ebenso wie dem Offizierstande das Gepräge gab, ein reiches Feld für die Betätigung seiner bisher zum Teil latenten Kräfte. Durch das ganze Volk ging unter der harten, aber wohltätigen Herrschaft Friedrich Wilhelms I. ein gemeinsamer Zug, der sich durch die Worte Arbeit, persönliche Entsagung, Pflichterfüllung — charakterisieren läßt; man könnte ihn spartanisch nennen, wenn nicht „altpreußisch“ bezeichnender wäre.

Wir müssen bei dem Offizierkorps des alten Königs noch etwas verweilen; denn es war dasselbe, mit dem sein großer Sohn in den Krieg zog, und der Sieg in der ersten Schlacht ist eigentlich — wie Carlyle so zutreffend bemerkt — „Friedrich Wilhelm und dem alten Dessauer, die weit weg sind, zuzuschreiben. Friedrich Wilhelm, obwohl schon tot, ficht hier. . . . Der Friedrich Wilhelmsche Beitrag ist unschätzbar und die Grundlage von allem“. Sein „Beitrag“ gipfelte darin, daß er seine ganze Persönlichkeit in die neue Schöpfung einsetzte, daß er sich selbst ganz als Glied des Offizierkorps fühlte und gab, dieser stolzen Genossenschaft, innerhalb deren es keinen Unterschied der Geburt gab, in dem die Gleichheit nur durch den im Dienste erworbenen Rang durchbrochen wurde. Er selbst hat seit 1725 allezeit den Rock des Offiziers getragen, der für alle Chargen der gleiche war, und alle Prinzen mußten ihm hierin folgen. „Von sich selbst anfangend“, sagt Ranke, „rief er in den Offizieren ein Gefühl für den Stand hervor, wo die Tüchtigkeit im Dienst als der vornehmste Wert des Mannes erschien, die Unterordnung beinahe wie eine Notwendigkeit, die Pflicht als Ehre.“ Das ist des Rätsels Lösung für die vollendete Disziplin in jener Kameradschaft. Sie wurde zu einem Ritterorden mit dem Könige als Großmeister. Des Königs eigener Bedürfnislosigkeit ist es zu danken, daß nicht die Reichen, sondern die Unbemittelten für die Lebensweise maßgebend wurden, und dadurch wieder entwickelte sich der neue Anspruch an den Adel zur Wohltat für seine söhnereichen, aber nur mäßig begüterten Mitglieder. Friedrich Wilhelm hat einmal bedauert, kein Feldherr zu sein, voll bewußt aber war ihm, worin seine wirkliche Größe beruhte. „Kurfürst Friedrich Wilhelm hat das rechte Flor und Aufnahme in unser Haus gebracht, mein Vater hat die königliche Würde gebracht, ich habe das Land und Armee instande gebracht, an Euch, mein lieber Successor, ist, was Eure Vorfahren angefangen, zu soutenieren und Eure Prätensionen und Länder darbeischaffen, die unserem Hause von Gott und Rechtswegen

zugehören." So wies er, schon 18 Jahre vor seinem Ende, seinem Nachfolger den Weg, — deutlich genug zeigte ihn auch der zur Sonne fliegende Adler in den Fahnen mit der stolzen Devise „nec soli cedit". Zielbewußt und nimmer müde tat er seine vorbereitende Arbeit. Zunächst hat er, wie sein Sohn berichtet, „in jedem Regiment das Korps der Offiziere von denjenigen Leuten gesäubert, deren Führung oder Herkommen nicht dem Berufe entsprach, den sie als Männer von Ehre ausfüllen sollten; und seitdem duldete das Feingefühl der Offiziere unter den Kameraden nur Leute ohne Tadel". Für die Energie der Ausführung dieser Maßregel spricht die Tatsache, daß Friedrich Wilhelm im zweiten Jahre seiner Regierung bei einer Besichtigung von zwei Regimentern im ganzen 15 Offiziere kassierte, zumeist Franzosen, darunter Kapitäns, die bereits 18 Jahre gedient hatten. Die Führung jedes einzelnen wurde fortan überwacht, und über jeden wurden alljährlich Konduitenlisten eingereicht. In den Reglements für die einzelnen Waffengattungen und in den „Ordres, wonach die sämtlichen Offiziers ferner sich zu verhalten haben", wurden die Berufs- und Standespflichten dargelegt, die Pflichterfüllung wurde eng mit dem Ehrgefühl verkettet, „zumal derjenige Offizier, welcher sein Devoir nicht aus eigener Ambition tut, sondern zu seinem Dienst angehalten werden muß, nicht meritiret, Offizier zu sein."

Mit der Ausmerzung der Mehrzahl der Ausländer waren noch nicht alle Nachwirkungen des Landsknechtwesens beseitigt. Strenge Verordnungen gegen die Duelle, gegen Trunk und Spiel wurden erlassen. Immerhin verblieb noch ein erhebliches Maß von Roheit, und mit der geförderten Sittlichkeit schritt die Geistesbildung nicht vor. Daß der erste Offizier des Heeres ein Verächter der Wissenschaften war, konnte nicht ohne Einfluß bleiben, und die Einstellung der jungen Edelleute in die Regimenter als Gefreiten-Korporale schon im Knabenalter, also mit naturgemäß mangelhafter Schulbildung, war nicht geeignet, das geistige Niveau zu heben. Auch die Erziehung derer, die bei einem General Pagendienst getan hatten, konnte keinen wissenschaftlichen Charakter tragen. Am durchgebildetsten waren wohl noch die Kadetten. Der früher übliche Weg, sich eine höhere Bildung durch Reisen und den Besuch fremder Universitäten anzueignen, wurde geradezu abgeschnitten. Leute, die sich so gebildet hatten und die Welt kannten, fand man fast nur noch unter den älteren Offizieren und Ausländern, die von der Annahme nicht unbedingt ausgeschlossen waren, falls sie sich zu einem Revers verstanden, „niemalen aus Sr. Königlichen Majestät Dienste zu gehen". Auch geeignete Unteroffiziere, die 12 Jahre gedient hatten, wurden in beschränkter Zahl bei der Infanterie und Kavallerie zu Offizieren befördert, bei diesen Waffengattungen fortan fast der einzige bürgerliche Zuwachs. Es konnten wissenschaftlich gebildete Leute darunter sein, fand sich doch im Unteroffizierstande damals so mancher verdorbene Student. Bei den Husaren und noch mehr bei der Artillerie und den Ingenieuren war die bürgerliche Herkunft überwiegend.

Zu den allerersten Regierungshandlungen Friedrichs gehörte die Umgestaltung der Erziehung der Kadetten zu einer angemesseneren Vorbereitung für ihren Beruf. „Eine vernünftige Ambition" sollte ihnen beigebracht, „Liebe und Hochachtung für den preußischen Dienst" eingeprägt werden, um sie zu überzeugen, daß „kein besserer Dienst in der Welt sei wie der preußische". Entehrende Strafen wurden abgeschafft, und bei Erlernung des militärischen Dienstes wurde von vornherein die Erziehung zum Lehrer

als Ziel hingestellt. Für den Schulunterricht wurde eine Sonderung nach Vorkenntnissen angeordnet. Gegenüber dem im übrigen recht bescheidenen Lehrstoff nimmt es sich für uns befremdlich aus, wenn der König Lehrer für Logik anstellen will, in der Unterricht erteilt werden soll, sobald die Kadetten „lesen und schreiben können, damit sie von Jugend auf zum vernünftigen und ordentlichen Denken und Beurteilen angewöhnet werden“. Insbesondere aber soll der Kommandeur des Korps „auf die Genies der Cadets wohl Acht geben, wozu sie etwa Lust haben und was für besonders gute Köpfe sind, oder sie zu dieser oder jener Science besondere Talents haben, anmerken, auch solche Se. Königl. Majestät anzeigen“. Diese Individualisierung der Erziehung war ein gewaltiger Fortschritt.

Im großen und ganzen ließ die geistige Regsamkeit im alten Offizierkorps viel zu wünschen übrig, und die Mehrzahl erwies sich unfähig, die von König Friedrich Wilhelm unter tätiger Mitwirkung des Fürsten Leopold von Anhalt-Dessau eingeführten neuen taktischen Formen zweckmäßig zu lehren. Wie Friedrich der Große berichtet, waren sie „nur mit Stockschlägen beredt“. Aber sie lernten doch auch bald eine andere Methode; sonst wäre es nicht gelungen, die Infanterie zu einem so wunderbaren Werkzeug auszubilden, als welches sie sich in Friedrichs erster Schlacht, bei Mollwitz, erwies. Er wird nicht müde, sie zu rühmen: „Mein Glück, die Konservation der ungemein braven Armee und die Wohlfahrt des Landes habe allein unserer unschätzbaren Infanterie zu danken. . . Unsere Infanterie seind lauter Cäsars und die Offiziers davon lauter Helden“. Das war des Vaters Hinterlassenschaft, die Frucht langer Friedensarbeit. Und das Heer war nicht bloß die viel bewunderte Maschine, diese „Helden“ wußten sich rasch in unerwartete Lagen zu finden und ohne Bedenken dem Augenblick angepaßte neue Formen anzuwenden, die von der Mannschaft wie etwas Selbstverständliches ausgeführt wurden. Sehr hart urteilte der König über seine Reiterei, die sich als viel zu schwerfällig erwiesen hatte, aber er säumte nicht, mitten im Kriege die bessernde Hand anzulegen. In dem Lager bei Mollwitz, in dem er nach der Schlacht sechs Wochen verblieb, begann er seine großartige erzieherische Tätigkeit, zu deren Entwicklung der Zwischenraum zwischen Regierungsantritt und Kriegsbeginn viel zu kurz gewesen war. Die lange Pause im Feldzuge bedeutete kein Erlahmen des Offensivgeistes, politische Erwägungen waren maßgebend, und sie wurde voll ausgenutzt, um das Heer kriegstüchtiger zu machen. Der König bewies hier ein eminentes Verständnis für die Anforderungen des Krieges, den er doch bisher auch nur aus der Friedensschule seines Vaters, aus dem Studium der Kriegsgeschichte und militärischer Lehrschriften und aus jenem Zerrbild eines Feldzuges, dem er im Gefolge des überalterten Prinzen Eugen von Savoyen als Kronprinz beigewohnt hatte. Die Infanterie, die er — ich brauche hier Kosers Worte — „ganz so wie er sie übernommen, auf das Siegesfeld“ hatte führen können, brauchte er nur in Übung zu erhalten und nach Möglichkeit zu vervollkommnen, die Kavallerie aber bedurfte, wie er selbst sagt, seiner persönlichen Einwirkung, „um sie zu manenvrieren und ihre Schwerfälligkeit in Schnelligkeit verwandeln zu lehren“. Auch der Verwendung der Artillerie wandte er besondere Aufmerksamkeit zu. Der französische Marschall Belle-Isle berichtet bewundernd über Friedrichs Tätigkeit, die ihm für einen Souverän unerhört erschien: „Dieser Fürst befehligt nicht nur in allen wesent-

lichen Dingen sein Heer, wie es ein einfacher General tun würde, sondern er erfüllt auch alle anderen einem solchen zukommenden hauptsächlichsten Obliegenheiten. Ganz abgesehen davon, daß er in der Mitte seines Lagers biwakiert, ist er es, der alle Befehle erteilt und der auf alle Einzelheiten eingeht, die in unseren Heeren die Quartiermeister der Kavallerie und der Infanterie erledigen; er beschäftigt sich sogar mit der Verpflegung, der Artillerie, dem Ingenieurwesen und er ist es, der den Angriffsplan für Brieg entworfen hat. Er steht um 4 Uhr morgens auf, steigt zu Pferde und besichtigt alle Postierungen vom rechten bis zum linken Flügel sowie die Umgegend seines Lagers. Er gibt selbst die Befehle und Weisungen an alle höheren Offiziere und solche, die er mit besonderen Aufträgen entsendet; ihm statten alle, wenn sie von ihren Unternehmungen zurückkehren, Bericht ab. . . Dieser Fürst kommt nicht aus den Stiefeln vom Aufstehen bis zur Stunde des Schlafengehens. . . Mannszucht, Gehorsam und Genauigkeit sind bis zu einem solchen Grade getrieben, daß, wie sehr ich auch darauf vorbereitet worden war, ich doch nur eine unvollkommene Vorstellung davon hatte. . . Von der peinlichen Genauigkeit, deren sich die Generale, die Prinzen und der eigene Bruder des Königs befleißigen, welcher Dienst tut wie der letzte Offizier der Armee, kann man auf den Grad schließen, bis zu dem diese Sorgfalt bei den Offizieren niederen Ranges getrieben wird. Was die Truppen betrifft, so sind sie so ausgezeichnet ausgebildet, daß es fast unglaublich ist. . . Gewöhnlich speist der König in einem großen Zelt, wo eine Tafel zu 40 Gedecken hergerichtet ist, zu der im Lager alle Offiziere ohne Ausnahme die Ehre haben, zugezogen zu werden."

Eine solche Vollkommenheit in der Ausbildung, wie der französische Marschall sie rühmt, war nicht ohne unausgesetzte harte Arbeit zu erreichen, nicht ohne einen rastlosen Dienstbetrieb, was noch erhaltene Parolebücher auch bestätigen. Der Dienst der Kavallerie vollzog sich dabei unter dem Drucke der ausgesprochensten Mißachtung ihres Kriegsherrn. Hatte er doch im Gegensatz zu den „Cäsars" und „Helden" der Infanterie gesagt, jene Waffe sei nichts wert, „daß sie der Teufel holet, kein Offizier gehet mit sie um". Das muß die Reiteroffiziere um so schwerer getroffen haben, als ihnen viel weniger die Schuld an dem Mißerfolge in der ersten Schlacht beizumessen war, als dem alten schwerfälligen Ausbildungssystem, das nun gründlich geändert wurde. Initiative, Schnelligkeit und Beweglichkeit waren die Anforderungen; wie darauf hin gearbeitet werden soll, zeigte der König ganz persönlich den Stabsoffizieren. Schon am 8. August lautete sein dem alten Dessauer mitgeteiltes Urteil milder: „Anlangend die hiesige Kavallerie, wovon ich vorhin nicht zufrieden sein können, so hat es dabei an nichts als an der Ignoranz und Unwissenheit vieler Offiziers gelegen, als welche nicht die gehörige Ambition gehabt und mehr Pächter als Offiziers gewesen. Ich hoffe aber, es werde nun besser gehen, wie es denn auch schon angefangen hat." Der König verlangte viel; denn kurz vorher hatte der französische Gesandte Valory berichtet: „Ich sage die Wahrheit, wenn ich behaupte, daß diese Kavallerie das Überraschendste ist, was man in dieser Art sehen kann." Endlich am 28. August meldete Friedrich abermals dem Fürsten Leopold: „Meine Kavallerie ist anjetzo in solcher Ordnung, als ich es wünsche." Das war die Frucht einer 1½ Monate währenden angestrengtesten Arbeit. Bei allen Waffengattungen füllte sie den ganzen Tag aus; abends saßen die Offiziere müde im Zelt, jeglicher Erholung

und Anregung entbehrend, verstimmt, wenn die erhofften Fortschritte sich nicht rasch genug zeigten, noch mehr, wenn der königliche Lehrmeister nur Worte des Tadels fand. Wenn dann der Becher kreiste, griff man wohl zu Karte und Würfel, um die öden Abendstunden zu verkürzen, den Ärger für einen Augenblick zu vergessen und, wenn möglich, die kärglichen Finanzen aufzubessern. Auch das blieb dem Könige nicht verborgen; er zögerte nicht einzugreifen, nicht durch striktes Verbot, nicht durch Reden oder lehrhafte lange Erlasse, sondern ganz praktisch packte er das Übel bei der Wurzel. Eine ganz überraschende Menschenkenntnis des erst 29jährigen Herrschers bekundet ein Parolebefehl vom 1. Mai: „Die Offiziers, so spielen wollen, können spielen, aber Seine Majestät werden von ihnen schlechte Opinion haben. Werden sich auch kein Avancement, noch weitere Bezahlung der Equipagegelder zu versprechen haben." Der überlegene, trockene Ton ist sicherlich wirksamer gewesen als moralische Entrüstung; die Ankündigung, die wohl niemand für eine leere Drohung zu nehmen wagte, traf gleichmäßig den Ehrgeizigen wie den Indolenten, der nur an seinen Geldbeutel oder an Zerstreuung dachte. Die Freudigkeit wird dieser Parolebefehl nicht erhöht haben, und die Stimmung der überwiegenden Zahl der Offiziere ist während jener langen arbeits- und entbehrungsreichen Lagerzeit wohl nicht gehoben gewesen. Zweifellos ist viel räsoniert worden, und übertriebene Gerüchte wurden darüber verbreitet. Der in Breslau befindliche bayerische Gesandte wußte über „ein fast allgemeines Mißvergnügen", besonders unter den Kavallerieoffizieren, zu berichten. Er erzählte von 400 Abschiedsgesuchen, die der König sämtlich abgelehnt habe, und hielt es für möglich, „daß ganze Offizierkorps sich weigern könnten, zu Pferde zu steigen". Da kannte er die preußischen Offiziere doch schlecht. Nur ein knappes Jahr später schrieb der König in einem für die Zeitungen bestimmten Bericht über die Schlacht bei Chotusitz derselben Kavallerie in erster Linie den Siegeserfolg zu. Einige Wochen später wurden Schlesien und die Grafschaft Glatz vertragsmäßig preußisch.

Friedrich ergab sich keinem Siegesrausche. In den heimischen Garnisonen begann ungesäumt die sorgsamste und fleißigste Arbeit, und niemand war tätiger als der Fürst Connetable selbst — so bezeichnet er sich in seinem politischen Testamente von 1752. Allumfassend ist sein Gedankengang, das erste Ziel erneute Festigung des Heeres, Ausfüllung der Lücken, Verstärkung, Ausnutzung der Kriegserfahrungen für die Ausbildung, gipfelnd in der militärischen Erziehung der Offiziere und formuliert in den im Jahre 1743 neu herausgegebenen, aber, als lediglich zum Dienstgebrauch bestimmt, geheim gehaltenen Reglements. Die Anforderungen an die Offiziere aller Grade waren gewachsen, Initiative und offensiver Geist wurden vor allem gefordert. Als etwas Neues leitete der König im Herbst 1743 bei Schöneberg die erste Übung mit gemischten Waffen. Die „Ordres für sämtliche Generale" vom 23. Juli 1744 enthielten dann schon gewisse Hinweise für den Dienst der höheren Führer im Felde. Hand in Hand damit ging die moralische Erziehung der Offiziere; gleichzeitig wurde auf Disziplin und Ehrgefühl eingewirkt, in konsequenter Fortsetzung der Bestrebungen Friedrich Wilhelms I. In der Instruktion für die Infanterie vom 20. Juni 1742 heißt es: „Alle jungen Offiziere sollen mit aller ersinnlichen Accuratesse zum Dienst und zur Subordination angehalten werden, damit auf die Zeit wieder dergleichen Leute gezogen werden, als unter den Kapitäns und Stabsoffizieren sind." Die Subordination

sollte aber auch durch angemessene Behandlung seitens der Vorgesetzten erleichtert und veredelt werden. Nach den Reglements von 1743 durfte ein Offizier bei Beleidigungen im Dienst, „solange er nicht an seiner Ehre angegriffen ist, sich nicht verantworten". Diese Einschränkung war auslegungsfähig und hat sicherlich viel Unzuträglichkeiten veranlaßt. Daher wurde ein Jahr später festgesetzt, daß der „beleidigte Offizier, solange er im Dienste ist, stille zu sein habe" und nicht vor Beendigung des Dienstes Genugtuung fordern dürfe. Die älteren Offiziere aber wurden ermahnt, väterlich und kameradschaftlich auf die jüngeren einzuwirken. Sie sollten sie „bei sich bitten, auf eine gute Art mit ihnen umgehen und mit selbigen öfters sprechen, um alle unanständige und üble Lebensart von den Offiziers abzuwenden". Wir erkennen hier die Grundlage, auf der heute noch das preußische und deutsche Offizierkorps steht.

Die erzieherische Tätigkeit wurde durch den Zweiten Schlesischen Krieg unterbrochen, der erweiterte Kriegserfahrung und reiche Gelegenheit zur Bewährung kriegerischer Tugend und Verwertung des Erlernten brachte. Wie jeder längere Krieg, lockerte auch dieser das Gefüge des Heeres und hinterließ große Lücken im Offizierkorps, die sich weniger leicht ergänzen ließen als die des Mannschaftsstandes. Sofort nach dem Friedensschluß nahm der König die vor zwei Jahren abgebrochene Arbeit wieder auf.

Das im Jahre 1752 niedergeschriebene Politische Testament stellt nicht nur eine Richtschnur für den Nachfolger dar, sondern auch einen Rechenschaftsbericht und das eigene Programm. „Die Disziplin", heißt es dort, „führt blinden Gehorsam in die Truppe ein. Diese Unterordnung unterwirft den Soldaten dem Offizier, den Offizier seinem Kommandeur, den Oberst dem General und das Korps der Generale dem, der das Heer befehligt. . . . Die in dieser strengen Unterordnung auferzogenen Truppen werden weder ungehorsam sein, noch räsonnieren, noch sich beklagen können; . . . . sie gehen, wohin sie geführt werden und tun Wunder, sobald das Beispiel tapferer Offiziere sie ermutigt. . . . . Ein gut diszipliniertes Regiment muß verständiger sein als irgendein Mönchskloster; und durch diese strenge Unterordnung bewirkt man, daß ein ganzes Heer von der Leitung eines einzigen Mannes abhängt, und daß dieser, wenn er ein geschickter Feldherr ist, nur richtig zu denken braucht und doch der Genauigkeit der Ausführung sicher sein kann." Die nicht selten barbarische Form, in der damals die Disziplin des gemeinen Mannes aufrechterhalten wurde, tritt hinter dem hohen idealen und moralischen Ziele, das der König hier erörtert, zurück. Im Anschluß hieran geht er zur Würdigung der Ordnung und Gleichmäßigkeit und der darauf hinzielenden Vorschriften über und verlangt, „daß der Souverän ein Regiment hat, das er selbst diszipliniert und einübt, um so dem Heere ein Beispiel zu geben; er müsse selbst die Fehler erkennen und sie verbessern lernen, um die Offiziere in der Ausbildung, Disziplinierung und Übung der Truppen zu unterweisen." Er mißt sich als Fürst-Connetable keine angeborene besondere Erleuchtung zu, er will selbst in der Praxis gründlich und dauernd lernen, um dann allerdings des Heeres erster Lehrmeister zu sein. Auch hier tritt er in seines Vaters Fußstapfen, dem das Exerzieren seines Regiments nichts weniger als eine Spielerei war und der seinen Nachfolger ermahnt hatte, „das Kommando der Armee selber und allein zu bestellen". Friedrich jedoch vollstreckte nicht nur das väterliche Testament, er erweiterte in jedem

Falle den Ideengang und setzte sich weitere Ziele. Darum wandte er sich über die Ausbildung des einzelnen Truppenteils hinaus der Heranbildung der Offiziere für die höhere Truppenführung zu und versammelte die Truppen provinzweise in Lägern zu kriegsmäßigen Übungen, „um die Offiziere zu bilden und sie in den Gepflogenheiten des großen Dienstes zu üben". Uns sind genaue Berichte über zahlreiche Übungen mit gemischten Waffen erhalten, die er selbst in der Zeit bis zum Siebenjährigen Kriege in der Umgegend von Berlin geleitet hat. Es handelte sich dabei um die Lösung bestimmter taktischer Probleme, und in der Gesamtheit gestalteten sich diese Manöver zu einem kriegswissenschaftlichen Kursus. Von seinen Generalen verlangte der König, „daß sie schnell von Entschluß sind; das vermöchte ich sie nicht zu lehren. Man kann die Talente kultivieren, welche die Menschen von der Natur empfangen haben, aber es hängt nicht von dem Könige ab, sie nach Belieben zu verteilen". Er lehrt die Generale, was sie im Kriege brauchen, aber der Fürst-Connetable soll selbst verstehen, die Disposition zu entwerfen und ihre Ausführung zu überwachen; andernfalls würden die Generale sich vernachlässigen, das Heer keinen Nutzen haben. In diesem Sinne war Friedrich dauernd darauf bedacht, sich selbst über die Fragen der Heerführung zu klären, sich auf dem gesamten Gebiete des Kriegswesens fortzubilden und, was er für sich errungen hatte, für die Heranbildung von Führern nutzbar zu machen. Er griff zur Feder und entwickelte neben und im Zusammenhange mit seiner unermüdlichen praktischen Arbeit eine staunenswerte schriftstellerische Tätigkeit; schon jetzt in noch verhältnismäßig jugendlichem Alter war sein ganzes Leben planmäßiger, anscheinend übermenschlicher Arbeit gewidmet. Er schrieb die Geschichte seiner beiden Kriege in voller Ehrlichkeit und Wahrhaftigkeit nieder, nichts beschönigend und niemals fremdes Verdienst zu eigenen Gunsten schmälernd, und verfaßte grundlegende Lehrschriften. Er maß sich selbst die Schuld bei, wenn seine Generale bisher nicht in jeder Beziehung seiner Erwartung entsprochen hatten, und setzte neben anderen Dienstanweisungen für die Generalmajore der Infanterie und Kavallerie Instruktionen für ihr Verhalten im Felde und bei der Führung von Detachements auf. Aus seinen in französischer Sprache als Niederschlag der eigenen Erfahrungen und des Studiums der Kriegsgeschichte und militärischer Schriften aller Zeiten niedergeschriebenen Gedanken entstanden schließlich die im Jahre 1753 allen Generalen als geheime Anweisung ausgehändigten „General-Principia vom Kriege", das ganze Gebiet des Krieges umfassend. „Ich schreibe darin nur allein vor Meine Offiziers und spreche nur allein von dem, so auf den preußischen Dienst applicable ist, und stelle mir zugleich keine andern Feinde vor, wie unsere Nachbarn, weil beide Worte unglücklicherweise Synonima geworden und eins das andere in sich fasset." So heißt es in der Einleitung. Dabei setzt er die Kenntnis der Reglements, die er als Katechismus der Offiziere bezeichnet, voraus und handelt hier nur „von dem, was eigentlich die Funktion eines Generals angehet und was in dem Kriege das große und sublime genannt wird". Die französische Urschrift hatte noch drei in dieser zum Dienstgebrauch bestimmten Ausgabe fortgelassene Kapitel enthalten, das eine handelnd „von den Talenten, die ein General haben muß". Er hielt es für nutzlos, dies trotz mancher darin enthaltener wertvoller praktischer Winke mitzuteilen, für uns aber ist es von größtem Interesse, zu erfahren, wie er sich das Ideal eines Truppenführers dachte: „Ein vollkommener General ist ein être de

raison, eine Platonische Republik, das Centrum gravitatis derer Philosophen, der Stein der Weisen derer Chymisten; die Vollkommenheit ist auf keine Art compatible mit der Menschheit. Inzwischen soll uns doch die Empfindung von unserer Unvollkommenheit nicht abhalten, vollkommene Models zu entwerfen, damit genereuse Gemüter aus einem Principio von Ehre und Emulation animiret werden, sich dergleichen Models doch auf gewisse Maße zu nähern, wenn sie selbige nicht vollkommen imitiren können. . . . Wie viel contradicierende Tugenden werden nicht erfordert, um einen General zu Wege zu bringen? Ich supponiere vor allen Dingen, daß er ein ehrlicher Mann und ein guter Bürger des Staats sei, ohne welche Qualitäten die Geschicklichkeit und alle Kriegeskunst mehr schädlich als nützlich sein." Er stellt ein unerreichbares Ideal auf; nur der Schlußsatz vermenschlicht die Anforderungen. Wie ein General sein sollte, hatte er bereits in der fünf Jahre früher erlassenen Instruktion für die Generalmajors in vollendeter Weise zum Ausdruck gebracht: „Das Wort General bedeutet einen Offizier, der mehr wie die Subalternen, auch mehr wie die Obersten zu befehlen hat, der in das Große vom Kriege entriret, dem mehr wie anderen anvertrauet wird und der sich also in allen Sachen, so zum Dienst gehören, diejenige Autorität geben muß, die ihm bei seinem Charakter anständig ist."

Lediglich zu seiner eigenen Klärung schrieb Friedrich dann noch die „Pensées et règles générales pour la guerre" nieder, in die er nur Winterfeldt, der ihn von allen seinen Paladinen am besten verstanden hat, Einsicht gestattete.

Der Große König stand bei aller verfeinerten Geistesbildung zu fest mitten im tätigen Leben, um sich beim Erlaß von Lehrschriften zu beruhigen. Die schon erwähnten Übungen boten Gelegenheit, die Vorschriften zu prüfen, erneut zu durchdenken und zu berichtigen, höhere Führer heranzubilden und bis auf den Fähnrich und Cornet herunter auf die Erziehung zur Selbsttätigkeit und Förderung des Offensivgeistes einzuwirken. Das Denken wurde gefördert und ein angemessener Ausdruck der Gedanken von einem jeden verlangt. „Dispositionen" mußten dem Könige vorgelegt werden, und der König beurteilte sie dann alle vom Regimentschef bis zum jüngsten Offizier. Die Anregung zu geistiger Tätigkeit und zur eigenen Fortbildung fiel auf guten Boden. Wir besitzen noch den Schriftwechsel zwischen Generalen, die einander Berichte über Übungen und ihre eigenen Dispositionen zur Begutachtung mitteilten. Selbst der als besonders bildungsfeindlich verschriene Prinz Moritz von Anhalt, der Lieblingssohn des alten Dessauers, ließ sich dazu herbei -- so tiefgehend war des Königs Einfluß. Auch schriftstellerisch betätigten sich mehrere Offiziere, ohne jedoch von ihm hierin gefördert zu werden.

Friedrich selbst schildert das Offizierkorps, mit dem er in den Siebenjährigen Krieg zog: „Alle Bataillone, alle Kavallerie-Regimenter hatten an ihrer Spitze alte Kommandeure, erprobte, äußerst tapfere und verdienstvolle Offiziere. Das Korps der Kapitäns bestand aus reifen, soliden und tapfern Männern. Die Subalternen waren ausgewählt; man fand unter ihnen viele reich befähigte und der Beförderung zu höheren Graden würdige. Mit einem Worte, der Fleiß und der Wetteifer in diesem Heere war bewundernswert." Das galt nicht in derselben Weise von den Generalen, obwohl es unter ihnen einige von großem Verdienste gab; die Mehrzahl besaß neben

großer Tapferkeit viel Indolenz. Man hielt sich an die Ordnung der Beförderungstabelle, so daß das Dienstalter und nicht die Talente über das Schicksal entschieden. Dieser Mißbrauch war alt; er hatte in den vorangegangenen Kriegen nicht geschadet, weil der König, der nur mit einer einzigen Armee operierte, nicht viele Detachements zu machen brauchte und weil die österreichischen Truppen und Generale, mit denen er zu tun hatte, nur mittelmäßig waren und die Taktik ganz vernachlässigt hatten." Es war kein Wunder, daß der größere Teil der aus seines Vaters sonst so vortrefflicher Schule hervorgegangenen Generale ihm nicht genügte, auch nicht der älteste und berühmteste von allen, der methodische alte Dessauer. Selbst der ebenso feingebildete wie kriegserfahrene und in der Tat hochbedeutende Schwerin, dessen Urteil von allen den Männern alter Schule er am höchsten schätzte, den er so gern mit Turenne verglich und dem er neben Winterfeldt Einfluß auf den Operationsplan für die Einleitung des großen Feldzugsjahres 1757 einräumte, war nicht so ganz nach seinem Sinne. Da wird es erklärlich, daß er seines Vaters und seinen eigenen Grundsatz durchbrach und in steigendem Maße kriegserfahrene höhere Offiziere aus fremden Diensten heranzog. Er wollte nicht ohne eine genügende Zahl erprobter höherer Truppenführer von einem neuen Kriege überrascht werden. Der höchststehende, ihm selbst menschlich der liebste war der in der Heimat geächtete Schotte Keith, der als Feldmarschall aus dem russischen in den preußischen Dienst übertrat. Manstein, Finck und Wartenberg kamen gleichfalls aus Rußland, letzterer ein geborener Brandenburger. Die beiden Schmettaus wurden als preußische Untertanen aus Österreich herangezogen. Schweizer waren Lentulus und der geistvolle Warnery. Diese und viele andere haben dem neuen Vaterlande Ehre gemacht, nicht so der in seinem Fache ausgezeichnete, aber leichtfertige und unzuverlässige holländische Ingenieur Walrave, der sein Leben im Gefängnis endete. Die Übernahme anderer, die dann gegen ihr eigenes Vaterland kämpften, erscheint uns heute unbegreiflich.

Auch in die Front der neuen und Garnison-Regimenter wurde mancher fremde Offizier eingestellt, und besonders stark von solchen durchsetzt war das Offizierkorps der Husaren, die, wenn der König auch einen schwachen Bestand dieser Waffe von seinem Vater übernahm, doch ganz als seine Schöpfung anzusehen sind. Die außerordentliche Überlegenheit der Österreicher an leichten Truppen — Husaren, Kroaten, Panduren usw. —, geborenen Soldaten, machte die Aufklärung auf preußischer Seite fast illusorisch. Dagegen förderten diese Truppen den österreichischen Nachrichtendienst, beunruhigten die Preußen dauernd und zwangen zu fortgesetzter Detachierung zur Sicherung des Landes gegen ihre Einfälle. Dem Kampfe mit regulären Truppen wichen sie aus, um sofort wieder an anderer Stelle zu erscheinen. Was die Österreicher in ihren östlichen Ländern fast fertig vorfanden, mußte in Preußen künstlich in Gestalt von Husaren geschaffen werden. Man glaubte, auf die Ungarn als Lehrmeister für diese Waffe nicht verzichten zu dürfen, und war eifrig bemüht, sie heranzuziehen. Der Generaladjutant v. Winterfeldt, dem die Überwachung des Dienstes der Husaren und die Bearbeitung ihrer Personalien übertragen war, bezeichnete sogar bei einem Regiment die aus Österreich desertierten Offiziere als die besten. Mit solchen Elementen zusammen zu dienen war nicht begehrt, und wenn ein tüchtiger preußischer

Kavallerieoffizier zu den Husaren versetzt wurde, pflegte er durch schnelle Beförderung entschädigt zu werden. Auf diese Weise eröffnete sich dem größten Reiterführer der damaligen Zeit, Seydlitz, eine so glanzvolle Laufbahn. In der neuen Waffe tat er sich bald so hervor, daß Winterfeldt über ihn berichten konnte: „An dem Rittmeister v. Seydlitz haben Ew. Majestät einen Offizier, an dem nichts mehr zu verbessern ist." Unter den Ausländern befand sich mancher Abenteurer, der wieder abgestoßen werden mußte, so der berüchtigte Nagy Sandor. Zieten hat dann im Kriege die Husaren zum Siege geführt, an ihrer Ausbildung war er über den Rahmen seines Regiments hinaus nicht beteiligt.

Weit bedenklicher war die Zusammensetzung der fast nur aus Ausländern bestehenden Offizierkorps der im Laufe des Siebenjährigen Krieges gleichfalls aus dem Bedürfnis, über leichte Truppen zu verfügen, geschaffenen Freibataillone, demnächst auch Freiregimenter, Freihusaren und Freidragoner. Die Offiziere waren fast durchweg kriegserfahrene, unternehmende, aber vaterlandslose Leute, die Mannschaften geworbene Ausländer, mit Gewalt zum Dienst gezwungene Kriegsgefangene und Deserteure. Unter den Führern befanden sich sehr tüchtige Männer, vor allen der berühmte Parteigänger Jean de Mayr. Auch der dem König persönlich so nahestehende Quintus Icilius (eigentlich Guichard) war Kommandeur eines Freibataillons gewesen. In diesen Formationen, die nach dem Kriege wieder aufgelöst wurden, findet man auch viele französische Namen, nicht zu verwechseln mit denen der Refugié-Familien, die längst gute Preußen geworden waren und dem neuen Vaterlande mit ihrer Treue und Tüchtigkeit vergalten, daß der Große Kurfürst sie einst aufgenommen hatte. Wir finden sie in der Front und in Führerstellen; ich nenne nur beispielsweise de La Motte Fouqué, Hautcharmoy, Chasot, Pénnavaire. Trotz alledem hielt Friedrich der Große im Grundsatz am nationalen Offizierkorps fest, und die allerdings zahlreichen Ausnahmen blieben nur ein Notbehelf. Im Politischen Testament von 1752 sagt er hierüber: „Es ist gerecht, daß der Adel seine Dienste dem Vaterlande widmet und es jeder anderen Macht, welche es auch sein möge, vorzieht. Aus diesem Grunde hat man strenge Erlasse gegen Edelleute veröffentlicht, welche ohne Erlaubnis anderswo Dienste nehmen. Aber da viele Edelleute ein müßiges Leben dem Ruhme der Waffen vorziehen, muß man sie durch Auszeichnungen fesseln . . . und von Zeit zu Zeit die jungen Edelleute in Pommern, Preußen und Oberschlesien versammeln lassen, um sie unter die Kadetten zu stecken und von dort bei den Truppen anzustellen." Es ist bemerkenswert, daß er diesen Zwang nur in Provinzen angewendet wissen will, in denen sich auch polnische Elemente befanden oder die als schwerfällig galten. In der Tat strömten die jungen Landedelleute den Regimentern freiwillig und begeistert zu.

Der König zählt im Politischen Testament besondere Auszeichnung, in pekuniären Zuwendungen bestehend, auf, die er für verdiente Offiziere bestimmt hat. Damit konnte er wohl den Ehrgeiz anfeuern und die Dankbarkeit erregen, aber nicht frühzeitig die befähigteren Elemente in Stellungen bringen, in denen sie ihre Talente voll verwerten konnten. Darum hat er die Gepflogenheit der Beförderung nach dem Dienstalter auch in geeigneten Fällen durchbrochen, anderseits auch an ihr festgehalten, wenn Ansprüche fürstlicher Personen auf außerordentliche Beförderung ihm sachlich nicht

gerechtfertigt erschienen. Jedenfalls behielt er sich volle Freiheit vor, und die endgültige Ordnung der Reihenfolge der während des Krieges beförderten Generale stieß mitunter auf große Schwierigkeiten. Sehr bemerkenswert und wenig bekannt ist der von ihm mündlich gegebene Befehl, daß seine beiden jüngsten Brüder, die Prinzen Heinrich und Ferdinand, „jedesmal im Range unter der Generalität oder Obristen die letzten sein sollten". Davon ist dann abgegangen worden, aber von einer übermäßigen Bevorzugung der im Heere dienenden Fürsten und Prinzen, unter denen sich namhafte Feldherren befanden, in erster Linie der Herzog Ferdinand von Braunschweig und der vom Könige selbst am höchsten bewertete Prinz Heinrich, ist keine Rede. Mußte einem General ein selbständiges Kommando übertragen werden, dem er nicht voll gewachsen erschien, so griff Friedrich zu dem Auskunftsmittel, ihm einen seiner Generaladjutanten oder sonst besonders vertrauten Offiziere als Berater zuzuteilen. Er verfügte immer über eine Reihe von Offizieren für solche und andere besondere Aufträge, aber nicht über das, was wir heute Generalstab nennen, ein geschlossenes Korps von zur Unterstützung der höheren Truppenführer systematisch erzogenen Offizieren. Allerdings bestand ein Generalquartiermeisterstab, jedoch nur mit wenig zahlreichem Personal und für rein technische Tätigkeit bestimmt. Chef des Generalstabes der Armee im heutigen Sinne war der König selbst. Bei den Vorbereitungen zum Siebenjährigen Kriege war es ganz allein Winterfeldt, mit dem er den Operationsplan bearbeitete, der den Aufmarsch in allen Einzelheiten regelte, während Retzow als Armeeintendant tätig war. Eine ganz unglaubliche Arbeit, der wir heute noch Schritt für Schritt folgen können, bewältigten diese drei Männer. Friedrich hatte einen wunderbaren Blick, fähige und arbeitsfreudige Persönlichkeiten zur Mitarbeit auszuwählen. Die genannten Männer waren von staunenswerter Vielseitigkeit, ebenso der 1747 als Ehrenmitglied der Akademie der Wissenschaften verstorbene Henning Bernhard v. der Goltz, von dem er in seiner Gedächtnisrede sagt: „Goltz war wie der Proteus in der Fabel; in diesem einen Feldzuge tat er Dienst als Flügeladjutant, General, Intendant und selbst als diplomatischer Geschäftsträger."

Es hätte keinen Zweck, alle die Generale des Großen Königs aufzuzählen, die seine Truppen ausbilden halfen, die sie zu unerhörten Siegen führten, und was mehr sagen will, nach schweren Niederlagen zusammenhielten und vor völliger Zertrümmerung bewahrten, so daß der Kampf immer wieder aufgenommen und schließlich mit glücklichem Ausgange beendet werden konnte. Ein jeder kennt die, die auf dem großen Denkmal Friedrichs, der Schöpfung Rauchs, und im Berliner Zeughause verewigt sind. Aber nicht weniger hingebungsvoll, nicht weniger treu bis in den Tod war das ganze Korps der Offiziere, deren Geist wieder auf die Truppe überging, selbst auf die vaterlandslosen Geworbenen; sind doch sogar von den verachteten Freibataillonen Heldentaten zu melden. Die gewaltige Persönlichkeit des Großen Königs beeinflußte das ganze Heer, so viel darin kritisiert und räsonniert wurde, und durchdrang es mit seinem Geiste und seinem Pflichtbewußtsein. Wie wollte man sonst das unerreichte Verhalten der Truppen beim Überfall von Hochkirch in voller Dunkelheit, wo kein Vorgesetzter den Einzelnen sah, erklären!

Wir könnten hier schließen; nach dem Siebenjährigen Kriege fand das Fridericianische Offizierkorps keine andere Gelegenheit mehr sich zu bewähren als in dem

wunderlichen Feldzuge, den die Geschichte den Bayerischen Erbfolgekrieg, der Soldatenmund so bezeichnend den „Kartoffelkrieg“ nennt, aber demselben Offizierkorps wird unter den folgenden Herrschern der Rückgang des preußischen Heeres und schließlich sein Zusammenbruch im Jahre 1806 schuld gegeben. Daß dies in dieser Weise nicht zutrifft, daß dazu unendlich viele außerhalb des Bereiches dieser ruhmreichen Genossenschaft liegende Umstände mitwirkten, daß alles im Staate und Volke krank geworden war, ist in neuerer Zeit zur Genüge nachgewiesen worden; auch wissen wir, daß die älteren Offiziere des neuen Heeres der Befreiungskriege aus der Fridericianischen Zeit stammten, vor allem die maßgebenden Führer Blücher, Yorck, Tauentzien, Bülow, Boyen — sogar Gneisenau ist noch vor des Königs Tode in das preußische Heer übergetreten. Aber wir müssen doch wenigstens einen kurzen Blick auf das nach dem Siebenjährigen Kriege langsam alternde Offizierkorps werfen.

Wie schon nach den beiden ersten Kriegen, so ruhte Friedrich auch jetzt nicht. Wir haben gesehen, wie wahllos ein Teil des Offizierkorps während des Krieges hatte ergänzt werden müssen. Eine neue Reinigungsarbeit, ähnlich der einst von Friedrich Wilhelm I. vorgenommenen, war unerläßlich. Ohne Härte war sie nicht möglich, aber nicht nur Ausländer und sonstige zweifelhafte Elemente wurden verabschiedet, auch ehrenwerte bürgerliche Offiziere wurden von der Infanterie zu den Garnison-Regimentern versetzt, wo ihnen keine aussichtsvolle Laufbahn blühte. Die Verabschiedungen wurden um so schwerer empfunden, als sie nur mit geringer oder ohne Pension erfolgten. „Mehr als 1500 Offiziere, die im Felde gefallen waren, hatten die Reihen des Adels furchtbar gelichtet, und was von ihm im Lande noch übrig, waren Greise oder Kinder, unfähig zum Dienst.“ So schildert der König selbst die Lage, und doch vermochte er sich von der Auffassung, daß im allgemeinen nur der Adel das erforderliche Ehrgefühl besitze, noch nicht zu trennen. „Ausnahmen“ wurden „konserviert“, zum Teil gleichzeitig nobilitiert. Die Kluft zwischen den beiden Ständen war noch zu groß, die Anschauungen zu verschieden, und das gebildete Bürgertum trat im gesamten sozialen Leben viel mehr zurück, als man heute glauben möchte. Unter diesen Umständen war es nicht leicht, die Lücken unter den jungen Offizieren auszufüllen, und doch trat Überalterung ein, weil es an Geld für Pensionen fehlte. Dem König blieb nichts übrig, als eifriger denn je auf die Erziehung einzuwirken; die Übungen wurden wieder aufgenommen, die in langen Kriegsjahren gelockerte Ordnung wiederhergestellt, die Exerzierplatztaktik verfeinert, allzu sehr verfeinert — ganz Europa bewunderte die preußischen Revuen —, vielleicht war das ein Unglück. Erst 51 Jahre war der König beim Eintritt in den Frieden alt, körperlich gebrochen und greisenhaft, geistig regsam und wenn möglich noch arbeitsamer, nur das eine Ziel im Auge, daß er seine Pflicht tue. Abermals brachte er seine Gedanken zu Papier. In dem militärischen Teil seines fünf Jahre nach dem Friedensschluß niedergeschriebenen zweiten Politischen Testaments beschäftigte er sich eingehend mit der Rangklasse, die ihm immer die größte Sorge gemacht hatte und von der doch die Heerführung abhängt: „Außer der Sorgfalt bei Auswahl von Stabsoffizieren bin ich nicht minder achtsam in bezug auf die Generale. Alle können nicht denselben Grad von Erleuchtung haben. Man muß wenigstens dafür sorgen, daß sie nicht ganz dumm sind, und keiner darf zu dieser Stellung gelangen, ohne nicht vorher seine Tüchtigkeit dargetan zu haben.“

Sein Pessimismus und seine Menschenverachtung sind gewachsen. Noch mehr erhellt dies vielleicht aus einem Satze der 1771 von ihm seinen Offizieren mitgeteilten „Grundsätzen der Lagerkunst und Taktik": „Ich rate allen denenjenigen, welche ihren guten Namen und Ehre nicht dem Eigennutz, ja selbst ihrem eigenen Leben vorziehen, den Soldatenstand niemals zu ergreifen, weil früh oder spät ihre Laster hervorscheinen und sie zum Gegenstand der Verachtung und Verabscheuung machen werden." Und doch wird die Geringschätzung des Menschen hier durch die hohe ideale Auffassung des Offizierberufs überwogen.

Die furchtbaren Verluste im Kriege, der das Heer wiederholt bis dicht an die Zertrümmerung geführt hatte, lasteten nachhaltig auf dem Großen Könige, sie erschütterten nicht seine Überzeugung von der Notwendigkeit der Offensive, aber sie machten ihn vorsichtig und ließen ihn Vorsicht lehren. Das gab zu Mißverständnissen Anlaß, und hier lag der Keim zu späterem Unglück. Geruht hat der König nie, und noch ein Jahr vor seinem Tode hat er ermahnt, „ob wir schon jetzt in Friedenszeiten leben, die Kriegsgedanken nicht einschläfern zu lassen". In diesen Worten liegt ein unveräußerliches Vermächtnis, das wir sorgsam zu hüten haben. Das bringt uns auf die Frage, was denn von dem Wesen des Fridericianischen Offizierkorps noch lebendig geblieben, was davon der Erhaltung wert ist. Koser sagt von den Offizieren und Soldaten des Großen Königs: „Ein jeder eignete seinen Teil von der Glorie des Königs sich an, der sein pro gloria et patria in die preußischen Fahnen geschrieben, der mit seinem Heere zwölf Kriegsjahre gegen eine Welt von Feinden das Feld behauptet und in härtester Bedrängnis bewährt hatte, daß er »mehr als ein großer Feldherr«, daß er ein Held war. . . . Bereits durch Friedrich Wilhelm I. seinem Volke eingeflößt, ist der militärische Geist in Preußen durch die überwältigenden Erfolge des Fridericianischen Heeres so erstarkt, daß er dem Staate bis auf den heutigen Tag gleichsam als character indelibilis geblieben ist." Dieser unauslöschliche Charakter prägt sich naturgemäß am schärfsten im Offizierkorps aus. Darin liegt heute nicht mehr eine Beschränkung, wie einst. Wie das Offizierkorps jetzt zusammengesetzt ist, hervorgehend aus der gesamten gebildeten Bevölkerung und durch den Beurlaubtenstand verzweigt mit allen Berufsarten, kann auch seine Stellung nicht mehr isoliert sein, es wird vielmehr seinen Beruf erst voll erfüllen, wenn es das wehrhafte Volk mit seinen Ideen durchdringt. Den militärischen Geist, der den Offensivgeist einschließt, erhalten, schließt das Streben nach steter Kampfbereitschaft ein und setzt die vollendete Unterordnung der Wohlfahrt des Einzelnen unter das Wohl des Staates voraus, die in Fleisch und Blut übergegangene Pflichtausübung, die Friedrich der Große und Kant gleichzeitig so eindringlich lehrten, ohne doch miteinander in Berührung zu kommen. Mit dieser Verallgemeinerung einer Idee, mit der Verkettung des Offizierkorps mit dem gesamten geistigen Leben der Nation braucht keineswegs ein Aufgeben scharf ausgeprägter Eigenart verknüpft zu sein. Das wäre gleichbedeutend mit Verfall und Hinsterben. Nach wie vor soll ein jeder Offizier stolz auf seinen Stand, auf seine Genossenschaft sein, nicht stolz auf ein Vorrecht, sondern stolz auf die Pflicht, und ebensowenig wie einst darf er unwürdige Glieder unter sich dulden. Dazu bedarf es auch jetzt der Wahl der Mitglieder aus Kreisen, deren Erziehung ein Verständnis für

die Aufgaben des Offizierkorps ermöglicht und gewährleistet. Wem der Gedanke der rücksichtslosen Aufopferung für seinen Herrscher und Kriegsherrn nicht im Blut liegt, wer nicht bis zur Entbehrung zu entsagen vermag, ohne zu klagen, wem nicht die Ehre höher steht als jeder äußere Vorteil, der möge sich einen anderen Beruf wählen. Nur auf diesen Grundlagen ist eine gedeihliche Entwicklung und Tätigkeit möglich, nur auf ihnen führt die unerläßliche und unablässige Arbeit an der eigenen Geistesbildung und an der fachlichen Bildung, sowie praktische Betätigung zum Ziele. In diesem Sinne hoffen wir — ich rechne hier das ganze Offizierkorps des deutschen Heeres und der deutschen Marine hinein —, auch heute noch Fridericianisch zu sein, und wollen es bleiben.



Der Siebenjährige Krieg zu Lande und zu Wasser.

Für uns Deutsche wird die Hauptbedeutung des Siebenjährigen Krieges stets in der beispiellosen Kräfteentfaltung Preußens liegen, durch die es dem kleinen, aufstrebenden Staate gelang, seine politischen Ansprüche gegen eine erdrückend scheinende Übermacht durchzusetzen.

Nächstdem ist dieser Krieg aber auch in weltgeschichtlicher Hinsicht von großer Bedeutung als eine Zeitperiode, in der Preußen und England, die beiden germanischen und protestantischen Vormächte Europas, durch ihre natürliche Interessengemeinschaft zum Bunde gegen die romanische und katholische Welt zusammengeführt, in gemeinsamem Kampfe Seite an Seite sich bei Befestigung und Erweiterung dieser Vormachtstellung gegenseitig unterstützt haben. Es ist interessant, die Ursachen dieser Interessengemeinschaft und die Art des Zusammenwirkens der Seemacht England und der Landmacht Preußen zur Förderung der gemeinsamen politischen Ziele näher zu erkennen.

Im allgemeinen finden jedoch die angedeuteten Zusammenhänge des Land- und Seekrieges dieser Periode in den deutschen Geschichtsdarstellungen wenig Berücksichtigung; dies gilt z. B. auch von den bisher erschienenen Teilen unseres Generalstabswerks über den Siebenjährigen Krieg; wir sind eben gewohnt, den Krieg unseres Großen Königs in den Vordergrund zu schieben und dem gleichzeitigen Kolonialkrieg zwischen England und Frankreich nur eine sekundäre, den Landkrieg wenig berührende Bedeutung zuzubilligen. Nachdem jedoch Mahan durch seine epochemachenden Werke den Einfluß der Seegewalt im allgemeinen und der Seekriegsereignisse im einzelnen auf die Geschicke der Völker nachgewiesen und dem Verständnis des Historikers und Landkriegstheoretikers nähergebracht hat, erscheint eine solche Betrachtungsweise, selbst wenn man den nationalen Gesichtspunkt an sich als maßgebend anerkennt, nicht mehr berechtigt. Auch die beiden erwähnten Kriege sind, nicht nur bezüglich ihres Beginns, ihrer Beendigung und ihrer politischen Konstellationen, sondern auch im Verlauf der einzelnen Kriegsabschnitte aufs engste mit einander verknüpft. Diese Einzelzusammenhänge in Umrissen zu beleuchten und ihren Einfluß auf die Enderfolge klarzustellen soll in Nachstehendem versucht werden. Für den deutschen Standpunkt sind dabei die in ausländischen Fachwerken über diesen Geschichtsabschnitt weniger hervortretenden Fragen von besonderem Interesse: „Inwieweit hat es Friedrich der Große verstanden, aus dem Verlauf des Seekrieges Vorteile für seine Landkriegführung zu ziehen?" und: „Wie hat der Krieg Friedrichs des Großen den Gang und die Endergebnisse des Seekrieges zwischen England und Frankreich beeinflußt?"

Schon bei den Umwälzungen des europäischen Allianzen-Systems, die dem Beginn des Landkrieges vorangingen, spielten die gegenseitigen Beziehungen der Land- und Seemachtsverhältnisse eine ausschlaggebende Rolle. Wie bei einer solchen kurz vor dem Kriegsbeginn eintretenden Systemänderung vorauszusetzen sein wird, bildeten kriegspolitische und strategische Erwägungen die Hauptursachen dieser politischen Schwenkungen. Während vor dem Kriege Frankreich die Bundesgenossenschaft Preußens gesucht hatte, um Österreichs Großmachtstellung zu vernichten, und England

durch den gemeinsamen Interessengegensatz Frankreich gegenüber auf Österreichs Seite gezogen worden war, wechselten diese Hauptbeteiligten kurz vor Ausbruch des Siebenjährigen Krieges ihre Stellungen: Der Neutralitätsvertrag von Westminster brachte im Januar 1756 England auf Seite Preußens, und vier Monate später gelang es der Diplomatie Kaunitz', im Vertrage von Versailles die bisherigen traditionellen Gegner Österreich und Frankreich zu vereinigen. Zu eingehender Würdigung aller für diese Allianzbildungen in Betracht kommenden Gründe fehlt hier der Raum; die nachstehende Betrachtung beschränkt sich deshalb auf die strategischen Folgerungen, insbesondere also auf die strategischen Vorteile, die Friedrich der Große von dem englischen Bündnis für sich erwartete, und die Rolle, die der deutsche Krieg in der englisch-französischen Kräfteabmessung nach englischer Ansicht spielen sollte.

Der Angelpunkt für diese strategischen Erwägungen war das Kurfürstentum Hannover, das, durch Personalunion mit der englischen Krone vereinigt, für Frankreich einen willkommenen Angriffspunkt bieten mußte, weil letzteres dabei seine starke Seite, die Landstreitmacht, zur Geltung bringen und etwaige Erfolge Englands, die dieses durch seine überlegene Seemacht bei dem Kampf um das Kriegsobjekt, Amerika, erringen konnte, wett zu machen vermochte. Der Besitz Hannovers hätte Frankreich beim Friedensschluß ein wertvolles Austauschobjekt gegen englische Vorteile in Amerika in die Hand gegeben, nicht nur weil Hannover einen Teil des englischen Territorialgebiets darstellte, sondern vor allem, weil der Besitzer Hannovers auch in den angrenzenden Küstenländern dominieren und damit die Vorherrschaft in der Nordsee erlangen mußte. Wollte England also seine überlegene Flotte zu Offensivunternehmungen in amerikanischen Gewässern ausnutzen, so mußte es Hannover gegen Frankreich sichern. Solange Preußen noch auf Seite Frankreichs stand, drohte ein Angriff von beiden Staaten. England verstärkte seine hannoversche Streitmacht durch Truppenanwerbungen und Subsidienzahlung an Hessen und andere kleinere westdeutsche Staaten (gegen Frankreich); Preußen sollte zunächst durch Rußland in Schach gehalten werden, das wegen der territorialen Vergrößerungen seines preußischen Nachbars besorgt und bereit war, diese ihm zugedachte Aufgabe zu übernehmen. Diese Problemlösung hätte indes, wie Pitt, der spätere Leiter der englischen Kriegspolitik, treffend ausführte, der englischen Kriegführung von vornherein eine falsche Richtung gegeben, indem sie England in einen weitläuftigen und große Mittel beanspruchenden Kontinentalkrieg verwickelt hätte. Bei der Schwäche der englischen Landstreitmacht wäre dies ein strategischer Prinzipienfehler gewesen. Den Schwerpunkt mußte England auf den Seekrieg legen, in dem es seine überlegene Flotte zur Geltung bringen konnte; die Sicherung Hannovers mußte mit möglichst kleinen Mitteln erreicht werden, um Kräftezersplitterung zu vermeiden. Zog England also Preußen, den einen der beiden möglichen Angreifer Hannovers, auf seine Seite, so erreichte es unmittelbar einen dreifachen Vorteil: es schwächte den französischen Angriff, stärkte die Verteidigung und vermochte den ganzen Kontinentalkrieg, wenigstens soweit er Englands Interessen berührte, klein zu halten. Letzteres gelang tatsächlich, da England vermied, mit Österreich, das später an Stelle Preußens auf französische Seite trat, in Krieg zu geraten. Der Grundsatz möglichst geringer Kraftentfaltung auf dem Kontinent war also oberste Richtschnur für die englische Kriegspolitik; anderseits mußte England aber daran

gelegen sein, Frankreich zu möglichst ausgiebiger Kräftezersplitterung auf diesem selbstgewählten Nebenkriegsschauplatz zu verleiten, um die französische Offensive auf dem Hauptkriegsschauplatz zu schwächen und französische Invasionsunternehmungen gegen die englischen Küsten hintanzuhalten. Diesen Invasionsmöglichkeiten gegenüber hatte sich das englische Volk und die englische politische Leitung bisher immer sehr empfindlich gezeigt; wegen solcher Invasionsbefürchtungen hatte England — wie Pitt in einer Parlamentsrede 1761, nach seinem Sturze, treffend ausführte — es verabsäumt, rechtzeitig Seestreitkräfte zum Schutz Minorkas abzusenden, und dadurch den Verlust dieses wichtigen Mittelmeerstützpunktes verschuldet, und 1745 hatten 5000 Mann französische Invasionstruppen die Rückberufung von mehr als 70 000 Mann englischer Truppen zum Küstenschutz erzwungen. England hatte also allen Grund, eine Beschäftigung der Franzosen auf dem deutschen Kriegsschauplatz zu wünschen, und es soll später noch angedeutet werden, wie gut Pitts Kriegsleitung die Arbeit des preußischen Bundesgenossen für diesen Zweck auszunutzen verstand.

Es ist hier der Platz, im Anschluß an die vorstehenden Betrachtungen über die richtige englische Kriegspolitik im Siebenjährigen Kriege einen historischen Irrtum zu beleuchten, den Pitts bekannter Ausspruch im englischen Parlament 1761 »America has been conquered in Germany« veranlaßt hat. Corbett hebt in seinem Werk: »England in the seven years' war« durchaus zutreffend hervor, daß dieser Ausspruch seinem ganzen Zusammenhang nach nicht — wie dies irrtümlich geschehen ist — so aufgefaßt werden darf, als ob Pitts System darauf abgezielt hätte, den Schwerpunkt des Krieges um Amerika nach Deutschland, also in den Landkrieg, zu verlegen; die Gründe für die Fehlerhaftigkeit einer solchen Kriegspolitik sind schon dargelegt worden. Vielmehr mußte Frankreich dieses Bestreben haben und hat es auch während des ganzen Kriegsverlaufs gehabt. Pitt wollte durch den Ausspruch lediglich betonen, daß die wirksame englische Offensive im amerikanischen Seekriege nur durch die glückliche defensive Kriegführung auf dem deutschen Kriegsschauplatz ermöglicht wurde, daß also — mit anderen Worten — ohne die Beihilfe und geniale Strategie Friedrichs des Großen England sein Kriegsziel in seiner Kräfteabmessung mit Frankreich nicht erreicht hätte.

War demnach einerseits für England das Bündnis mit Preußen das Fundament, auf das sich die englische Offensive gründete, so bot anderseits auch die englische Unterstützung für Preußen wesentliche strategische Vorteile. Friedrich verfolgte mit dem Anschluß an England in erster Linie die Fernhaltung der russischen Heere von seinen Ländern, sodann, nachdem der Bund Österreichs mit Frankreich vollzogene Sache war, die Verstärkung seiner eigenen Sicherheitsmaßnahmen nach der westlichen Flanke durch englisch-hannoversche Truppen und später auch englische finanzielle Beihilfe. Schließlich hat auch die englische Seeherrschaft in der Nordsee und den französischen Küstenmeeren in verschiedenen Phasen des Krieges strategische Vorteile für die Landkriegführung auf dem westdeutschen Kriegsschauplatz und in weiterer Folge auch für die Hauptoperationen Friedrichs des Großen gezeitigt. Hätte Preußen sich auf Seite Frankreichs gestellt, so wäre die Gefahr einer Präponderanz französischen Einflusses in Deutschland heraufbeschworen worden; selbst die Neutralität Preußens, die durch Zulassung des französischen Angriffs auf Hannover hätte erkauft werden können, hätte

den gleichen Nachteil nach sich gezogen; diese Konstellation wäre also für Preußen politisch nicht erwünscht gewesen.

Die Übernahme des Schutzes Hannovers durch Preußen verstimmte Frankreich, das die strategische Bedeutung der Besitzergreifung Hannovers im Kolonialkrieg mit England richtig bewertete, und machte es den österreichischen Bündnisbestrebungen geneigt; Österreich erwartete von diesem „amphibischen" Bundesgenossen eine wesentlichere Unterstützung, als sie die „reine Seemacht" England erfahrungsmäßig in Kontinentalkriegen zu gewähren bereit war. Rußland trat aus den vorher schon angedeuteten Gründen — Eifersucht auf das Wachstum des westlichen Nachbars — dem österreichisch-französischen Bündnis bei. Auf die Beziehungen der Mächte zweiten Ranges, Hollands, der Nordischen Reiche, der kleindeutschen Staaten sowie der österreichischen Niederlande, soll hier nicht eingegangen werden, um den Umrißcharakter dieser auf die Hauptpunkte beschränkten Betrachtung festzuhalten.

Der gewaltigen Machtentfaltung dieser aus allen Himmelsrichtungen anstürmenden Gegner hatte Friedrich der Große außer seinen eigenen Streitkräften nur noch die verhältnismäßig geringen Kampfmittel entgegenzustellen, die ihm das englische Bündnis vermittelte. In bemerkenswert klarer Weise hat Friedrich die strategische Lage seines Bundesgenossen übersehen und seine Anforderungen den englischen Interessen anzupassen gewußt. Daß England seine Kräfte nicht zersplittern durfte, war auch Friedrichs Ansicht; die Mitwirkung, die er von England forderte, mußte sich also auf das genaueste in den Rahmen der englischen Strategie einfügen. Das gemeinsame Interessengebiet, auf dem ein solches strategisches Zusammenwirken möglich war, bildete der nordwestdeutsche Kriegsschauplatz, wo ein wirksamer Schutz Hannovers gleichzeitig die am Niederrhein gelegenen preußischen Gebietsteile, Cleve, Berg und die wichtige Festung Wesel, auch Ostfriesland, sowie Friedrichs eigene rechte Flanke sicherte. Hier deckten sich somit die englischen und preußischen Interessen, und wenn England in dem Bestreben, seine Kriegsmaßnahmen zu Lande und zu Wasser aus einheitlichem Gesichtspunkte zu leiten und eine Operation durch die andere zu unterstützen, seine Seekriegsmittel zur Förderung der Kriegführung um Hannover ausnutzte, so unterstützte es damit auch die Operationen seines Bundesgenossen.

Solche Erwägungen mußten also der englischen Kooperation mit Friedrichs Kontinentalkriegführung zugrunde gelegt werden. Die Vorschläge nun, die Friedrich der englischen Kriegsleitung in dieser Hinsicht zugehen ließ, zielten im allgemeinen auf Diversionsunternehmungen der in England selbst und in englischen Gewässern verfügbaren Land- und Seestreitkräfte zugunsten der Operationen um Hannover ab. Diese Diversionen sollten, abgesehen von den ja ebenfalls in gleichem Sinne wirkenden Hauptoperationen in Amerika, an den Küsten der Normandie und Bretagne, in Afrika und Indien angesetzt werden; auch auf die Vorteile einer gleichfalls ablenkenden Offensive Sardiniens und der Türkei im Mittelmeer wies Friedrich in seinem Memorandum hin. Die Bildung einer 44 000 Mann starken Armee in Westdeutschland durch Subsidiengewährung an Hessen, Braunschweig, Gotha und andere norddeutsche Kleinstaaten, wenn möglich auch die Aufstellung einer Armee von 20 000 Mann durch Holland sollte dem auf Hannover gerichteten französischen Angriff entgegengesetzt werden; eine von Dänemark zu stellende baltische Flotte sollte die Rückendeckung gegen Rußland

und Schweden übernehmen. Friedrichs Annahmen über die wahrscheinlichen französischen Maßnahmen gingen davon aus, daß Frankreich den Österreichern die durch den Versailler Vertrag stipulierten 24 000 Mann zur direkten Kooperation gegen Schlesien und außerdem eine Armee am Niederrhein (gegen Hannover) stellen würde. Es ist nun interessant zu sehen, daß die Franzosen die ersterwähnte schlesische Armee tatsächlich zunächst nicht stellten, mit der Begründung, sie müßten an den atlantischen, Kanal- und Mittelmeerküsten sowie in Korsika und Minorka (das sie den Engländern noch vor der Kriegserklärung durch Überraschung genommen hatten) Truppen dislozieren und außerdem die niederrheinische Armee aufstellen. Also auch die französische Kriegsleitung sah die von Friedrich in seinem Memorandum angeführten Angriffsstellen als schwache Punkte an und schwächte aus dieser Erkenntnis heraus zeitweise das vertragsmäßig für Offensivzwecke vorgesehene Truppenkontingent.

Sehr bemerkenswert ist es, daß diese Ideen Friedrichs des Großen über die zweckmäßigste englische Kriegführung, wie er sie in dem erwähnten Memorandum zur Kenntnis der englischen Regierung brachte, tatsächlich die Grundlage des berühmten „Pittschen Systems", wie in England der strategische Plan des Siebenjährigen Kolonialkrieges genannt wird, bildeten, daß also, wie der englische Historiker Corbett in seinem vorhin bereits erwähnten Werk ausdrücklich hervorhebt (Bd. I, Seite 155), Pitt diese Grundgedanken des Großen Königs vollständig aufnahm und darauf seine erfolgreiche Strategie aufbaute.

Es sollen nun die einzelnen englischen Diversionen zugunsten der Operationen auf dem westdeutschen Kriegsschauplatz kurz dargestellt und sodann im Anschluß daran die Frage erörtert werden, inwieweit dadurch die preußische Landkriegführung tatsächlich unterstützt wurde.

Die Diversionsunternehmung gegen Rochefort 1757.

Im Juni 1757 war die Lage Friedrichs des Großen außerordentlich bedrängt. Die Niederlage von Kolin hatte Friedrichs Vorstoß gegen Böhmen zum Stehen gebracht; Schweden und Rußland begannen ihre Angriffsbewegungen; eine französische Armee unter dem Prinzen Soubise hatte sich mit den Reichstruppen am Oberrhein vereinigt, eine zweite niederrheinische französische Armee unter dem Marschall d'Estrées den Angriff gegen Hannover eröffnet und die zur Verteidigung Hannovers aufgestellte, aber weit schwächere „Observations"-Armee des Herzogs von Cumberland (zweitältesten Sohnes Georgs II. von England) zum Rückzug über die Weser gezwungen. Zur Sicherung seiner linken (nördlichen) Flanke hatte d'Estrées Emden, den wichtigen strategischen Stützpunkt, der die Verbindung Cumberlands mit England vermittelt hatte, am 3. Juli durch Handstreich genommen, ebenso seine rechte Flanke durch die Einnahme von Cassel gesichert und war Mitte Juli über die Weser vorgegangen, um den Herzog von Cumberland, der mit seiner Armee Hannover deckte, anzugreifen. Die Lage auf dem westdeutschen Kriegsschauplatz forderte, da eine direkte Verstärkung der Armee Cumberlands nicht möglich war, eine Entlastung auf anderem Wege. Pitt plante daher, den schon angedeuteten Ideen Friedrichs des Großen folgend, eine Diversionsunternehmung gegen einen französischen Küstenpunkt und wählte als Zielpunkt der Expedition Rochefort, dessen Entfernung eine Ver-

wendung der englischen Heimatsstreitkräfte ohne Gefährdung der Sicherheit der englischen Küsten gestattete und dessen Bedeutung anderseits genügte, um französische Gegenoperationen herauszufordern. 8000 Mann und die ganze Heimatflotte, deren Hauptaufgabe die Deckung der englischen Küsten gegen französische Invasionsunternehmungen war, sollten an dieser Expedition teilnehmen. In einem Gespräch mit Mitchell, dem englischen Gesandten am preußischen Hofe, hatte Friedrich die Vorteile einer solchen Offensivverwendung der zur strategischen Defensive verfügbar gehaltenen Streitkräfte treffend gekennzeichnet: Nicht nur als Diversion für die Armee Cumberlands, sondern auch zur Hebung des offensiven Geistes und der Volksstimmung, zur Vermeidung einer Invasionspanik und zur Verwirrung der französischen Strategie würde diese Expedition gute Wirkung haben.

Während die Expedition vorbereitet wurde, verschlechterte sich zunächst die Lage für Friedrich noch mehr. D'Estrées ging gegen Cumberland vor, schlug ihn am 26. Juli bei Hastenbeck, und d'Estrées Nachfolger im Kommando, Richelieu, nutzte diesen Sieg zu weiteren Vorstößen gegen die Hauptbefestigungen an der Weser und die Hauptstadt Hannover aus, die er in der ersten Augusthälfte besetzte. Auch auf den anderen Kriegsschauplätzen sah es schlecht aus: Friedrich mußte nach Sachsen zurückgehen; die Schweden rüsteten sich zum Einfall in Pommern, die Russen in Ostpreußen; Memel war bereits von einer russischen Flotte genommen.

Die Absendung der Expedition verzögerte sich aber, weil die Bereitstellung der Transportmittel auf Schwierigkeiten stieß. Indessen zeigte sich in dieser Periode — und das ist als allgemeine Lehre beachtenswert —, daß schon die Gerüchte von der Expeditionsvorbereitung eine erhebliche Verwirrung in die Pläne der französischen Strategie brachten. Alle militärischen Befehlshaber in den Küstendistrikten glaubten sich bedroht; Richelieus Vorstoß in Hannover wurde zum Stehen gebracht; er detachierte ein Regiment nach Emden, weil er diesen Küstenpunkt als möglichen Zielpunkt der englischen Expedition ansah und eine Kooperation der Expeditionstruppen mit Cumberlands Heer befürchtete; auch Stade an der Elbe kam zu dem gleichen Zweck in Frage. Ferner veranlaßte die Möglichkeit der Bedrohung der österreichischen Niederlande durch die Expedition die Besetzung der gefährdet erscheinenden Küstenpunkte mit Truppen, die ursprünglich zur Verstärkung der Armee Richelieus bestimmt waren. Richelieu glaubte, den Plan der französischen Kriegsleitung, beide französische Heere gleichzeitig gegen Friedrich in Sachsen vorstoßen zu lassen, unter den obwaltenden Verhältnissen nicht ausführen zu können, insbesondere weil die durch die Expeditionstruppen verstärkte Armee Cumberlands eine zu gefährliche Bedrohung seiner linken Flanke bei diesem Vorstoß dargestellt hätte; er blieb deshalb untätig.

Indessen hatte Pitt einen schweren Stand, weil der König und die Mehrheit des Kabinetts, durch die Besetzung Hannovers seitens der Franzosen beunruhigt, für Änderung des beabsichtigten Expeditionsziels waren und die Expeditionstruppen lieber zur direkten Verstärkung Cumberlands über Stade verwenden wollten; diese Stimmen mehrten sich noch, als Ende August die französische Kriegsleitung aus der Versammlung der Expeditionsschiffe bei Portsmouth folgerte, daß eine Verwendung der englischen Expeditionstruppen nach Osten zu, also zur Verstärkung Cumberlands, ausgeschlossen sei, und Richelieu sich nun zum Vorgehen entschloß. Pitt widersetzte

sich jedoch einer Absendung der Expedition nach der deutschen Nordseeküste, weil eine solche Verlegung des Schwerpunktes in den Landkrieg seinem „System“ zuwiderlief; er setzte es auch tatsächlich durch, daß die Expedition nach Rochefort absegelte.

Die nun folgenden Ereignisse zeigen, daß die Führer beider Kriegsparteien auf dem westdeutschen Kriegsschauplatz den Zusammenhang ihrer strategischen Aufgaben mit der Kriegspolitik ihrer Zentralleitungen nicht richtig auffaßten. Cumberland war von Richelieu weiter nach Osten gedrängt worden und hatte sich nach Stade zurückziehen müssen. Statt in Stade die offene Seeverbindung mit England auszunutzen und Richelieu zum Kraftverbrauch gegen diese Festung — die in strategischer Beziehung gewisse Ähnlichkeit mit Torres Vedras hatte — zu veranlassen, hatte Cumberland, in Verkennung der Vorteile seiner Stellung, seine Lage für hoffnungslos angesehen und den Vertrag von Kloster Zeven mit Richelieu geschlossen (Ort zwischen Bremen und Harburg, bis zu dem Richelieu vorgedrungen war). Dieser Vertrag, der die Armee Cumberlands auflöste, während er Richelieu auf die Besetzung Verdens beschränkte, fand aber weder die Billigung der französischen noch der englischen Kriegsleitung. Französischerseits wollte man den vollen Besitz Hannovers als Kriegsziel festhalten, um, wie eingangs bereits ausgeführt, ein Austauschobjekt gegen die Erfolge der Engländer im Seekriege zu erlangen; Pitt wollte die durch den Vertrag geschaffene, für England ungünstige Situation nicht hinnehmen, weil sie lediglich durch die falsche Auffassung Cumberlands, nicht durch die wirkliche Kriegslage bedingt war. Der Vertrag wurde also von keiner der beiden Regierungen ratifiziert; formell fiel der Vorwurf des Konventionsbruches auf Richelieu, der vertragswidrig die Entwaffnung des hessischen Truppenkontingents verlangte. Während dieser Verhandlungen hatte Richelieu bereits mit seiner Armee eine strategische Halbrechtswendung gegen Friedrichs Stellung in Sachsen ausgeführt, um diesen von einem Schlage gegen die isolierte französische Armee unter Soubise abzuhalten. Als sich infolge Bruchs der Konvention von Kloster Zeven die neue Bedrohung seiner linken Flanke bildete, wurde die Stoßkraft der eben eingeleiteten Bewegung dadurch so geschwächt, daß Richelieu zu Waffenstillstandsverhandlungen mit Friedrich gezwungen wurde, welche diesem freie Hand zu dem Schlage gegen Soubise und die Reichstruppen bei Roßbach ließen (5. November 1757).

So ist also zwischen Roßbach und Rochefort ein gewisser Kausalzusammenhang nachweisbar, der unter den strategischen Einflüssen, die zu dem Erfolge von Roßbach geführt haben, mit berücksichtigt werden muß.

Aber auch auf dem westdeutschen Kriegsschauplatz trat nun eine Wendung zum Besseren ein. Nachdem der Herzog von Cumberland durch den Prinzen Ferdinand von Braunschweig, einen der fähigsten fridericianischen Unterführer, ersetzt worden war, hatte dieser am 28. November Richelieu förmlich die Konvention gekündigt und war gegen ihn vorgegangen; Richelieu mußte zurück bis Celle. Die Lage auf den anderen Kriegsschauplätzen hatte sich gleichfalls plötzlich gebessert. Der Sieg von Leuthen am 5. Dezember 1757 hatte Friedrich wieder in den Besitz aller seiner östlichen Länder gesetzt; der schwedische Angriff war abgeschlagen, und die Russen waren mit Rücksicht auf den baldigen Tod der Kaiserin und die preußenfreundliche Gesinnung des Thronfolgers Peter aus Preußen zurückgezogen worden.

Es konnten nun also alle Kräfte dem westlichen Kriegsschauplatz zugewandt werden.

Die Rochefort-Expedition war — infolge Uneinigkeit des militärischen und des seemännischen Leiters — unverrichteter Sache nach England zurückgekehrt, und sobald Friedrich diese Nachricht erhielt, schlug er ihre Verwendung zu einer Landung in der Elbe, noch im Januar 1758, und Vereinigung der Expeditionstruppen mit dem Heere Ferdinands von Braunschweig vor. Mit dieser Armee sollten sich die bisher gegen die Russen verwendeten Truppen des Feldmarschalls Lehwaldt vereinigen; Friedrich selbst wollte sich an die Spitze dieser Streitmacht stellen und Richelieu aus Hannover, im Frühjahr dann überhaupt aus Deutschland herausdrängen. Aber auch dieser Plan schien dem „System Pitt" zu gefährlich; obwohl daher seine Erfolgswahrscheinlichkeit kaum zu widerlegen war, griff Pitt doch wieder zu dem milderen Mittel der Diversion, um Richelieu zu schwächen und Ferdinand Offensivmöglichkeiten zu geben.

Die englischen Erfolge im Atlantik und Mittelmeer hatten mittlerweile die englische Seeherrschaft so weit gesichert, daß einer Expedition nach der ostfriesischen Küste (Ostfriesland gehörte seit 1744 zu Preußen) französischerseits zur See keine Hindernisse bereitet werden konnten. Die Diversion, welche die an den ostfriesischen Küsten stationierten französischen Truppen von dem Zusammenwirken mit Richelieus Heer gegen Ferdinand von Braunschweig abhalten sollte, war gegen Emden beabsichtigt. Richelieu war inzwischen durch den General Clermont ersetzt worden.

Wieder störten die Expeditionsvorbereitungen die französische Strategie in bemerkenswertem Maße. Es wurden nicht allein erhebliche Truppenmassen aus Deutschland zur Sicherung der gefährdeten Küstenstrecken zurückgezogen, sondern die schwierige Situation — der nördliche Flügel der französischen Armee bei Bremen erschien durch die englischen Expeditionstruppen bedroht, und gegen den südlichen Flügel bei Wolfenbüttel schien sich Ferdinands Hauptangriff zu richten — veranlaßte Clermont, zunächst hinter die Aller, und da Ferdinand dieser rückwärtigen Bewegung sofort folgte, sogar hinter die Weser zurückzugehen. Die Flankenbedrohung durch die englische Expedition bildete das Hauptmoment für diese Rückwärtsbewegung. Als sich nun Ferdinand gegen Minden wandte, hielt Clermont diese Bewegung für eine Finte und befürchtete eine nördliche Umgehung seiner Armee mit dem Ziel der Vereinigung Ferdinands mit den englischen Expeditionstruppen. Da gleichzeitig eine Umgehung des anderen französischen Flügels durch die preußische Armee möglich schien, so fürchtete Clermont für seine rückwärtigen Verbindungen und sah den einzigen Ausweg in einem Rückzug hinter den Rhein. Die französische Kriegsleitung mußte diesem Plan notgedrungen zustimmen.

Nachdem Ferdinand am 14. März 1758 Minden genommen hatte, fiel auch Emden bald wieder in seine Hände; die Räumung dieses Platzes war durch die Rückwärtsbewegung der französischen Armee an sich schon erforderlich geworden, sie wurde aber noch beschleunigt durch ein seemännisch ausgezeichnetes Unternehmen zweier kleiner englischer Kriegsschiffe unter dem Oberbefehl des Kapitäns Holmes. Die Bedeutung Emdens für die Flankenbedrohung einer nach Osten gegen Hannover operierenden französischen Armee leuchtete auch Pitt ein, so daß er auf

Friedrichs Drängen nach der Einnahme englische Besatzungstruppen in diesen Küstenplatz legte.

Diese Einnahme Emdens erwies sich für England noch insofern von besonderem strategischen Vorteil, als sie das englische Nordseegeschwader zu einer Zeit entlastete, in der England alle Seestreitkräfte an anderer Stelle notwendig brauchte. Diese Episode ist also ein Beispiel dafür, wie Landoperationen die Sicherung der Seeherrschaft fördern können, indem sie, wie hier, Flottenteile zu anderweitiger Verwendung frei machen.

Die Diversionsunternehmungen von 1758.

Zu Anfang 1758 drängte Friedrich die englische Kriegsleitung, zur Entlastung Ferdinands eine weitere Diversion zu unternehmen oder wenigstens vorzuschützen. In Gesprächen mit Mitchell hatte Friedrich seine Ideen über diese Diversion näher angedeutet. 20 000 bis 25 000 Mann sollten bei Boulogne, Calais oder L'Orient landen, dadurch könnte man — gute Führung vorausgesetzt — selbst Paris bedrohen; Friedrich hoffte von einer solchen Unternehmung auf eine Verringerung der französischen Offensivtruppen um 20 000 bis 30 000 Mann. In England wurden verschiedene andere Zielpunkte für diese Diversion vorgeschlagen: die Insel Aix bei Rochefort, Flandern, St. Malo. Am besten wäre die beabsichtigte Entlastung Ferdinands durch eine Landung in möglichster Nähe des Kriegsschauplatzes erreicht worden, also in Flandern; aber dieses Land gehörte Österreich, und diese Macht wollte Pitt aus Handelsrücksichten nicht reizen. So wurde St. Malo gewählt, das sich besonders gut zu einer längeren Besetzung und Beunruhigung der französischen Küste eignete, weil es auf einem isolierten Felsen liegt, der nur durch eine lange, schmale Landzunge mit dem Festland verbunden ist. Die Expedition segelte Anfang Juni ab, als auch Ferdinand begann, seine Offensive über den Rhein hinüber fortzusetzen, um dadurch die französischen Vorbereitungen für eine erneute Invasion in Deutschland zu stören. Ebenso wie früher zeigte sich auch in der Vorperiode dieser Diversionsunternehmung, daß die durch die Vorbereitung der Expedition hervorgerufene Unsicherheit stärkere Wirkungen ausübte, als die Expedition selbst. Während die französische Strategie zunächst mit der Möglichkeit einer englischen Landung in Flandern rechnete, wodurch Clermont zu Detachierungen in die bedrohten Küstengegenden gezwungen worden wäre, löste die Ankunft der Expedition vor St. Malo diese Spannung. Obwohl die Expedition wieder erfolglos verlief, gelang es Ferdinand doch, seinen unvorsichtig operierenden Gegner bei Crefeld zu besiegen. Nachdem die Franzosen Clermont wegen dieser Niederlage durch den Marschall Contades abgelöst und das Heer verstärkt hatten, wurde Ferdinand von Braunschweig infolge der erneuten französischen Offensive zum Rückzug genötigt, wodurch wieder eine Diversion erforderlich wurde, die nun, anfangs August, gegen Cherbourg gerichtet war und erfolgreich verlief. Cherbourg wurde zerstört, ehe die aus der Nachbarschaft zusammengezogenen französischen Truppen zum Angriff auf die Expeditionstruppen bereit waren; die Fortsetzung dieser Küstendevastierung in der Nähe von St. Malo fiel indes weniger glücklich aus: die englischen Landungstruppen erlitten hierbei eine Schlappe.

Die tatsächliche Diversionswirkung dieser Expedition läßt sich zahlenmäßig schwer einschätzen. Ferdinand von Braunschweig beklagte sich darüber, daß eine Reduzierung der Contadesschen Armee nicht fühlbar geworden sei; es scheint aber sicher, daß eine weitere Verstärkung dieser französischen Armee durch die Expedition hintangehalten wurde. Pitt schätzte die durch die 10 000 Mann starke Expeditionstruppe an der französischen Küste gebundenen Kräfte auf 30 000 Köpfe, wie es auch als sehr wahrscheinlich bezeichnet werden muß, daß der offensive Vorstoß Ferdinands über den Rhein im Frühjahr 1758 durch die erste englische Diversion gegen St. Malo begünstigt, ja ermöglicht wurde; ohne sie wäre die Widerstandskraft der Clermontschen Armee wesentlich stärker gewesen.

Mit diesen Expeditionen endigten die englischen Diversionsunternehmungen zunächst. 1759 sah sich England von einer französischen Invasion bedroht, durch die es von einer Unterstützung des Landkrieges zugunsten Friedrichs des Großen abgehalten werden sollte; Frankreich erwartete also von diesem Invasionsplan eine Entlastung auf dem hannoverschen Kriegsschauplatz. Ferdinand von Braunschweig wurde auch zunächst von der französischen Armee zum Rückzug gezwungen; seiner überlegenen Strategie gelang es indessen, infolge des Sieges bei Minden am 1. August 1759 die Offensive wieder aufzunehmen.

Die Diversionsunternehmung gegen die Insel Belleisle 1761.

England hatte 1759 durch seine Erfolge in Kanada und die Vernichtung der französischen Flotte in der Quiberon-Bucht im November sein Kriegsziel so weit erreicht, daß es in die zweite Phase des Kriegs eintreten, d. h. den Druck auf die französische Volkswirtschaft ansetzen konnte, um Frankreich den englischen Friedensbedingungen geneigt zu machen. Dieser Druck wurde durch eine ausgedehnte Blockade der französischen Küsten ausgeübt. Nun konnte Pitt auch sein „System" mildern und Ferdinand von Braunschweigs Armee durch englische Truppen verstärken. Daraufhin sah sich Ende 1760 auch die französische Kriegsleitung veranlaßt, Ferdinand eine stärkere Streitmacht entgegenzustellen, wozu die Truppen aus den Küstendistrikten der Normandie, Bretagne, Pikardie und von Flandern zusammengezogen werden sollten. Hier bot sich also wieder eine Gelegenheit, die französische Strategie durch eine Diversion gegen die französische Küste zu stören, und Pitt wählte diesmal die Insel Belleisle nördlich von der Loiremündung als Zielpunkt. Etwa in der Mitte der atlantischen Küste Frankreichs gelegen, bietet diese Insel einen vortrefflichen Stützpunkt für Unternehmungen gegen die ganze französische Westküste. In der Gewalt Englands konnte sie wegen dieser strategischen Bedeutung auch als Austauschobjekt gegen Minorka im Friedensschluß benutzt werden. Wieder hatten schon die Nachrichten von den Expeditionsvorbereitungen den gewünschten Erfolg: die Truppenzusammenziehungen aus den Küstendistrikten wurden eingestellt. Die Vorbereitungen verzögerten sich indessen so erheblich, daß die ungünstige Jahreszeit die Absendung der Expedition zunächst verbot, und obwohl Pitt zum Schein die Expeditionsarbeiten weiter betrieb, so wurde doch die Verstärkung der französischen Armee, die Ferdinand gegenüberstand, in solchem Maße möglich, daß die Aussichten für den Feldzug des Jahres 1761 für Frankreich günstig waren.

Indessen wurde die Expedition im nächsten Jahre doch noch ausgeführt und die Insel Belleisle von den Engländern schließlich genommen. Diese neue Bedrohung der französischen Westküste hatte große Truppenverschiebungen zur Folge und hielt die Bildung der für den Krieg in Deutschland bestimmten Armee auf; außerdem wurde Frankreich dadurch gezwungen, statt alle Kräfte dem Landkrieg in Deutschland widmen zu können, gegen diese Küstenbedrohung eine Flotte bereit zu stellen. Indessen war doch schließlich die zahlenmäßige Verminderung der in Deutschland operierenden französischen Armee geringfügig, da die Haupttruppenmassen aus den inneren Distrikten zum Küstenschutz herangezogen wurden.

Durch die Einbeziehung Spaniens in den Kolonialkrieg Anfang 1762 erhielt die englische Seekriegführung neue Angriffspunkte; dadurch wurden aber an die englische Kriegsleitung auch so erhebliche Mehransprüche gestellt, daß sie die Unterstützung des Krieges in Deutschland in dem bisherigen Maße nicht mehr für möglich hielt und daher den bisherigen Subsidienvertrag für das Jahr 1762 nicht mehr erneuern wollte.

Allgemeine Betrachtungen über die Diversionsoperationen.

Aus den vorstehend skizzierten Einzelheiten wird man den allgemeinen Schluß zu ziehen haben, daß Pitt seine Absicht, die Franzosen in Deutschland zur Kraftvergeudung zu reizen, ohne englischerseits denselben Fehler zu begehen, erreicht hat. Subsidien und Truppenverstärkungen wurden von ihm immer so bemessen, daß die Kriegsfackel in Brand gehalten wurde: England erreichte mit kleinsten Mitteln hier das denkbar Größte, indem es sich die Kräfte seines Verbündeten in kluger Weise zunutze machte.

Wie auch die Landkriegführung auf dem westdeutschen Kriegsschauplatz von den Pittschen Diversionen Nutzen zog, ist im einzelnen hervorgehoben worden; bei der Einschätzung dieser ablenkenden Wirkung wird man nicht lediglich die wirklich nachweisbaren Truppenverminderungen bei den französischen Offensivarmeen, sondern auch die unterlassenen Verstärkungen zu berücksichtigen haben, die sich dem zahlenmäßigen Nachweis größtenteils entziehen. Durchschlagende Wirkungen in dem Sinne, daß endgültige Erfolge errungen wurden, die den Kriegszustand auf diesem Schauplatz beendet hätten, sollten die Diversionen nach englischer Absicht nicht bringen, vielmehr war ihr Zweck immer nur der, kritische Situationen zu beseitigen und den Krieg dort mit günstigen Erfolgsaussichten in Gang zu halten; diesen Zweck haben sie zweifellos erreicht.

Berücksichtigt man diesen beschränkten strategischen Zweck, so ist die Frage, ob die Verwendung der Expeditionstruppen zu direkter Kooperation mit der hannoverschen Observationsarmee vorteilhafter gewesen wäre, in dieser Form nicht diskutabel. Diese Verwendungsart hätte zudem, wie schon mehrfach betont, die englischen Mittel in einer falschen Richtung festgelegt, selbst wenn die englische Mitwirkung sich auch nur auf stärkere finanzielle Unterstützung beschränkt hätte, also die Expeditionskosten in Landkriegswerten angelegt worden wären. Wie Pitt in einer berühmten Parlamentsrede von 1755 treffend ausdrückte: „Subsidies annihilated ten millions in the last war, our navy brought in twelve millions. Der Seekrieg hat Englands

Volkswirtschaft meist genährt, während englische Landkriege immer große Werte verzehrt haben.

Die geschilderten Diversionsunternehmungen in Verbindung mit den Operationen der englisch-hannoverschen Armee auf dem westdeutschen Kriegsschauplatz haben die Kriegführung Friedrichs des Großen selbst insofern wirksam unterstützt, als sie die Zweiteilung der für den Krieg in Deutschland bestimmten französischen Heere erforderlich machten, wodurch also einmal die Abwehr der französischen Angriffe im Nordwesten begünstigt, sodann aber auch die Widerstandskraft der gegen Friedrich selbst operierenden Streitkräfte vermindert wurde.

Mit der Darstellung der vorstehend angedeuteten Zusammenhänge zwischen Land- und Seekriegführung im Siebenjährigen Kriege sind diese Beziehungen keineswegs erschöpft; eine solche erschöpfende Behandlung läßt sich jedoch im Rahmen eines kurzen Aufsatzes auch nicht geben. Die geschilderten Episoden sind aber die am meisten in die Augen fallenden Beispiele dieser wechselseitigen Einwirkungen von Land- und Seekrieg aufeinander und deshalb am geeignetsten, auch bei nur skizzenhafter Darstellung das Vorhandensein und den Wirkungsgrad dieser gegenseitigen Beeinflussung beweiskräftig zu erläutern.

Schlußbetrachtungen.

Wurde eingangs die einseitige Behandlung des Landkrieges ohne Berücksichtigung der Beziehungen zum Seekrieg als unberechtigt gekennzeichnet, so ist anderseits auch die Auffassung englischer Historiker, die in der preußisch-österreichischen Auseinandersetzung lediglich eine Nebenoperation der weltpolitisch bedeutsameren englisch-französischen Kräfteabmessung sahen, nur bedingt und bei einseitiger Betrachtung unter englischem Gesichtswinkel möglich. Daß im weltpolitischen Rahmen der preußische Erfolg dem englischen unterzuordnen sei, wird nur in dem Sinne zuzugeben sein, daß die fortgeschrittene wirtschaftliche und staatliche Konsolidierung Englands bereits damals gewaltsame Konfliktslösungen auf Gebieten ermöglichte und forderte, auf denen das mit größeren Entwickelungsschwierigkeiten kämpfende preußische Staatswesen erst mehr als hundert Jahre später sich betätigen konnte. Entwickelungsgeschichtlich wird die von Preußen in diesem Kriege erkämpfte Großmachtstellung im europäischen Staatenkonzert den englischen kolonialpolitischen Errungenschaften zum mindesten gleichgestellt werden müssen. Vom strategischen Standpunkt wird — unbeschadet vollster Anerkennung für Pitts klarblickende energische Kriegspolitik — doch niemand den in der Weltkriegsgeschichte einzig dastehenden Leistungen unseres großen Königs den Vorrang streitig machen. Wenn Friedrich der Große selbst seinen Landkrieg in den Verhandlungen mit England vom englischen Standpunkt aus betrachtete, so ist diese Anpassung aus dem Bestreben erklärlich, in den strategischen Vorschlägen, die er der englischen Regierung übermittelte, sich auf das vom englischen Standpunkt Mögliche zu beschränken; im vorstehenden ist mehrfach hervorgehoben worden, wie Friedrich der Große nicht nur die strategische Lage seines Verbündeten außerordentlich klar übersah, sondern auch, wie er als der eigentliche Vater der großen Ideen, nach denen Pitt seinen Krieg leitete, anzusehen ist.

Betrachtet man also das Verhältnis der beiden Kriege, des fridericianischen

Kontinentalkrieges und des französisch-englischen Kolonialkriegs, zueinander im großen, so wird man keinen dieser Kriege ihrer Bedeutung nach dem andern unterordnen dürfen. Das Abhängigkeitsverhältnis war ein gegenseitiges, koordiniertes; ermöglicht wurde diese gegenseitige Ausnutzung der Kriegführung des Verbündeten durch die falsche Kriegspolitik Frankreichs, das im langwierigen Kampfe mit zwei kampfkräftigen Gegnern seine Mittel nach zwei Richtungen zersplitterte und dadurch auf beiden Kriegstheatern unzureichende Kräfte entwickelte.

Die eigenen maritimen Improvisationen in kleinem Maßstabe, die preußischerseits im Siebenjährigen Kriege vorgenommen wurden, die geringfügigen Kaperunternehmungen*) und die Bereitstellung einer kleinen Verteidigungsflottille gegen schwedische Küstenangriffe in der Ostsee hatten keine Bedeutung für die Erreichung des Kriegsziels, weil sich eben die Waffen des Seekrieges ihrer Natur nach nicht improvisieren lassen, heut so wenig, wie vor 150 Jahren.

Die Seemacht seines Verbündeten jedoch hat Friedrich der Große, trotzdem sie — der strategischen Lage entsprechend — nur geringe Arbeit für Preußen leisten konnte, in genialster Weise seinen Zwecken sich nutzbar gemacht, indem er die Verwendungspläne in großen Zügen selbst so aufstellte, daß sie den Bedürfnissen seiner eigenen, wie der englischen Strategie in gleichem Maße entsprachen. Diese im Gegensatz zu der französischen Kräftezersplitterung bemerkenswerte Einheitlichkeit der Strategie Preußens und Englands auf den gemeinsamen Interessengebieten verdient um so stärkere Hervorhebung, als die Hauptkriegsziele der beiden Verbündeten außerordentlich stark divergierten.

Diese ausschlaggebende Bedeutung der Einheitlichkeit des Kriegsziels für den Erfolg, wie sie durch die Strategie der beiden Parteien im Siebenjährigen Kriege vor Augen geführt wird, verdient als allgemein gültige Lehre Beachtung. Der Mißerfolg der französischen Kriegspolitik beruhte, wie schon erwähnt, auf der fehlerhaften Absicht, zwei Hauptkriegsziele gleichzeitig zu verfolgen, in Kanada oder in Hannover die Entscheidung herbeizuführen; dieses Bestreben, zwei Eisen im Feuer zu halten, führte zu halben Maßnahmen auf beiden Kriegstheatern. Diese fehlerhafte Kriegspolitik darf jedoch nicht verwechselt werden mit dem Verfolgen eines einheitlichen Hauptkriegsziels auf verschiedenen Kriegsschauplätzen. Die preußischen Heere kämpften an vier Stellen, aber Friedrich der Große behielt während der sieben Feldzüge stets als Hauptkriegsziel die Besiegung Österreichs im Auge; den anderen Gegnern gegenüber begnügte er sich mit solchen Maßnahmen, die dem ungestörten Fortgang der Hauptoperation möglichst dienlich waren. Ebenso Pitt: der Schwerpunkt seiner Kriegführung lag in Kanada; die Operationen in Deutschland, Indien, Westindien hatten — bis zur Erreichung des Erfolgs in Kanada — lediglich den Zweck, die Hauptoperation zu fördern.

Frankreich beging den doppelten Fehler, seine Friedensvorbereitungen nach dem politisch unbefriedigenden Aachener Frieden nicht der vorauszusehenden weiteren Auseinandersetzung mit England anzupassen und ferner seine Streitkräfte nicht nach einheitlichem Gesichtspunkte zu verwenden.

*) Siehe Marine-Rundschau 1911, Seite 157 und 297.



Zu dem ersterwähnten Fehler wurde es verleitet durch seine traditionelle auswärtige Politik, die seit langem gleichzeitig auf das Weltmeer und nach der östlichen Grenze hin gerichtet war. Aber selbst bei einem „amphibischen" Staat, wie Frankreich, der nach der Land- und Seeseite gerüstet sein muß, wird doch der Schwerpunkt dieser Rüstungen — je nach den nächstliegenden und ausschlaggebenden politischen Erfordernissen — in einer bestimmten Periode zweckmäßig nach einer Richtung geschoben werden müssen. In der hier in Frage kommenden Periode war für Frankreich die Behauptung seiner Stellung als Kolonialmacht das wichtigste politische Erfordernis, das also eine stärkere Flottenrüstung, einen beschleunigten Ausbau der kolonialen Verteidigung in Kanada und einen früheren und innigeren Anschluß an Spanien in erster Linie bedingte; die französische Diplomatie hätte für Entlastung im Osten sorgen müssen und es nach Lage der Verhältnisse auch wohl vermocht.

Bei kritischer Beurteilung des zweiten Fehlers, der Kräftezersplitterung während des Krieges, muß davon ausgegangen werden, daß der Rüstungszustand und die politischen Verhältnisse bei Beginn des Krieges, wie sie einmal lagen, als gegeben anzunehmen sind. Vor ein solches Mißverhältnis zwischen wünschenswerten und tatsächlich vorhandenen Kriegsmitteln wird sich der verantwortliche strategische Leiter oft, wenn nicht meist, gestellt sehen; die Fehler des Diplomaten, die unklare Auffassung der politischen Lage werden häufig Bedingungen schaffen, die dem durch den Krieg zu erreichenden politischen Ziel ungünstig sind, die der Stratege aber nicht mehr ändern kann, mit denen er also rechnen muß. Es wird dann darauf ankommen, alle vorhandenen Mittel zur Erreichung des Hauptkriegsziels in günstigster Weise zu verwenden. Das englische Beispiel läßt erkennen, wie dies geschehen soll, wie die drei Faktoren: Flotte, Heer, Diplomatie in möglichst einheitlichem Zusammenwirken auf das ausschlaggebende Ziel zu orientieren sind und Kräftevergeudung für Nebenoperationen vermieden werden kann. Frankreichs Beispiel dagegen zeigt die unheilvollen Folgen der Kräftezersplitterung in einem langwierigen und daher die Volkskraft stark anspannenden Kriege. Eine günstigere Ausnutzung der vorhandenen französischen Streitkräfte wäre anscheinend — die Anfangslage als gegeben angenommen — erreichbar gewesen, wenn Frankreich sich zunächst auf die „Eroberung Amerikas in Deutschland" mit stärkeren Mitteln beschränkt und in zweiter Linie sich die Invasionspanik nutzbar gemacht hätte. Beide Unternehmungen hätten entlastend auf die Kriegführung in Kanada wirken müssen, die nach Lage der Verhältnisse — verabsäumte Verstärkung der Kolonialtruppe und Unmöglichkeit, diesen Fehler im Laufe des Krieges wieder gut zu machen — keine Aussicht auf positive Vorteile bieten konnte; eine hinhaltende Kriegführung dort war somit am Platze.

Heer und Flotte als blade and hilt of one weapon — nach einem Ausdruck Corbetts — zu verwenden und diese Waffe auf ein Ziel zu richten, wird also als oberster Grundsatz einer erfolgversprechenden Kriegspolitik anzusehen sein.

Nächst diesem Durchdrungensein von der Notwendigkeit eines einheitlichen Kriegsziels wird der Kriegserfolg das klare Verständnis der strategischen Grenzleistungen aller Waffen beim Operationsleiter voraussetzen.

Nach dieser Richtung ist ein Vergleich des großen Königs mit Napoleon I.

interessant. Das „sentiment exact des difficultés de la marine", das die neuere fachmännische Forschung dem Sieger von Austerlitz immer einmütiger abspricht, wird man bei Friedrich dem Großen, obwohl er mit Seekriegsoperationen unmittelbar nichts zu tun hatte, gestützt auf die Annalen des Siebenjährigen Krieges, in ausgeprägtester Form erkennen. Während das Mißlingen des Kampfes gegen England und die Vernichtung der französisch spanischen Flotte bei Trafalgar letzten Endes auf dieses fehlende Verständnis für die Leistungsmöglichkeiten der Marine bei Napoleon zurückzuführen ist, zeigen die vorerwähnten Anregungen und Anforderungen Friedrichs in bezug auf die Verwendung der englischen Seestreitkräfte deutlich jenes feine Gefühl für die möglichen Grenzleistungen des Seekriegs in bestimmter strategischer Lage und für die zweckmäßigste Ausnutzung gegebener Seekriegsmittel zur Förderung des kriegerischen Endziels.

Bei einer vergleichenden Beurteilung dieser beiden Kriegsleiter wird die erwähnte Vielseitigkeit des Feldherrngenies unseres großen Königs im Gegensatz zu den auf die Landkriegführung beschränkten Fähigkeiten Napoleons hervorragende Berücksichtigung beanspruchen.

Kontreadmiral z. D. Glatzel.



Zum Gedächtnis Friedrichs des Großen.

(1712 — 1912.)

Wie für die übrige Welt, bedeutete auch für die deutsche Staatenwelt der Dreißigjährige Krieg den Durchbruch einer neuen Zeit. Das alte patriarchalische Fürstentum mit seinem geruhsamen Stilleben, der religiösen überwiegenden Einheitlichkeit, dem erstrebten möglichen Auskommen mit den eigenen Einkünften des Domaniums, dem politischen Phlegma, das frei von allem Ehrgeiz, vor allem „sein Bierchen in Ruhe trinken" wollte, ging dahin. Die alten notdürftigen Schutzmittel von Kaiser und Reich hatten versagt. Die großen Mächte waren, indem sie ihre Kräfte auf dem Boden des schwachen Reiches maßen, in den deutschen Gesichtskreis getreten. Die bittere Erfahrung hatte gelehrt, daß man gleich den Nachbarn Macht und ihre Mittel, Finanzen und stehendes Heer, selbst gegen das überkommene Privilegienrecht der Stände aus dem „Naturrecht" des Staates auf Existenz schaffen und auf einseitige religiöse Zwangspolitik verzichten müsse. Auch im Geistesleben drang der neue Realismus sieghaft vorwärts, in den jungen Wissenschaften der Mathematik und Physik, der realistischen Philosophie eines Descartes und Spinoza, der Kameralistik, der neuen politischen Lehre eines Bodinus, Hobbes, Pufendorf, die das Lebensnotrecht des Staates gegen die widerstrebenden Mächte der alten Zeit rechtfertigten.

Der Liquidator dieser neuen Zeit für Preußen war der Große Kurfürst. Der alten behaglichen Selbstgenügsamkeit begegnet in ihm das lebendige und fruchtbare Bewußtsein steter Unzufriedenheit, lodernde politische Leidenschaft, brennender Ehrgeiz und nie befriedigter Machtdurst. Hier liegt das Geheimnis seiner Größe und Tragik beschlossen. Er hat das starke Mißverhältnis zwischen seinem Wollen und den vorhandenen Möglichkeiten niemals ganz überwinden können. Der Trieb nach vorwärts ließ ihn nur in ganz seltenen Momenten zum ruhigen Genuß der eigenen Erfolge gelangen, rüttelte ihn immer wieder auf und gaukelte seiner Phantasie Wünsche vor, deren Kühnheit so häufig nicht im Einklang stand mit der Enge der staatlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse, in die hinein er nun einmal geboren war. Er bewegte sich gern in den Allüren einer europäischen Großmacht, ohne es noch voll zu sein. Er möchte sich gern eigenmächtig tummeln und braucht doch Subsidien. Er möchte gern den geraden Weg der Stärke gehen und muß doch in Wahrheit lavieren und im Wechsel der Allianzen den Mantel nach dem Winde drehen. Er steckt noch tief im konfessionellen Denken der alten Zeit, hängt innerlich an Kaiser und Reich und kann sich doch am Ende seines Lebens, 1679, wenn auch nicht ohne kennzeichnende Gewissensbedenken, in der Hoffnung auf Stettin zu einem politischen Zweckbündnis mit dem katholischen Reichsfeinde Ludwig XIV. entschließen. Er trieb also große europäische Politik und schuf sich dazu ein stehendes Heer, dessen Gründung ein staatliches Steuerwesen und Beamtentum nach sich zog. Es ist der Punkt, an dem ihm das Neue, das er brachte, am meisten zum Bewußtsein gekommen ist. Von hier aus hat er instinktiv die Welt des Ständetums aus den Angeln gehoben und in der unwillkürlichen Zusammenfassung seiner mannigfaltigen Territorien zu einheitlicher

Machtwirkung ihre staatliche Verschmelzung vorbereitet. Er ist der große Empiriker und Praktiker, der von seinem Machtbedürfnis aus instinktiv handelt, vor den Fragen der äußeren, Heeres- und Ständepolitik alles andere als Mittel zurücktreten läßt, im Drange stets gefühlter Not und aus den Bedürfnissen der Praxis von Fall zu Fall entscheidet und nur dem Rückblickenden den Eindruck systematischer Überlegtheit macht, weil sich dem gleichen Bedürfnis des Kurfürsten überall gleiche oder sehr ähnliche Zustände entgegenstellten.

Sein Nachfolger Friedrich III. hat die große Stellung nicht voll zu bewahren vermocht, die ihm Friedrich Wilhelm als Erbe hinterließ. Die Antriebe aus dessen Zeit beginnen allmählich zu erschlaffen. Höfische Interessen und Personen überwuchern den staatlich-politischen, das Bedürfnis nach Repräsentation den militärisch gerichteten Grundzug des Vorgängers. Die Erinnerung an Friedrich III. knüpft sich vornehmlich an die preußische Königskrone (1701), die er sich in Wien durch die Unterstützung der österreichischen Politik im Spanischen Erbfolgekrieg erwarb, und deren Erwerb Friedrich der Große von religiösem und politischem Nationalismus aus aufs schärfste kritisiert hat. Es war ein Akt, der in der Art der Durchführung freilich den Vergleich mit dem kühnen eigenwilligen Interessenkampf des Großen Kurfürsten um die preußische Souveränität (1660) nicht aushält, aber trotzdem wünschenswert und notwendig geworden war. Friedrich holte damit den Vorsprung ein, den Pfalz-Zweibrücken 1654 durch die schwedische, Sachsen durch die polnische Krone (1697) gewonnen hatten, und Hannover durch die Aussicht auf die englische alsbald (1701) erhalten hätte. Die Krone entsprach in der weltlichen Form ihrer Begründung durchaus den fortgeschrittenen Ideen der Epoche; sie brachte den Hohenzollern einen nicht unbeträchtlichen ideellen Machtzuwachs durch den romantischen Glanz, der ihr in alter und neuer Zeit im Gedenken der Menschen anhaftete, und legte den Nachfolgern das nobile officium auf, die Ansprüche der neuen Würde auch wirklich zu erfüllen.

Das hat zunächst Preußens großer „innerer König", Friedrich Wilhelm I. getan. Er war im Grunde eine ganz einfache, problemlose Natur, die frühe mit sich und den Dingen fertig war. Er faßte den Staat auf wie eine große Häuslichkeit, ganz privatrechtlich in einer gewissen Rückbildung gegenüber den Ansätzen eines Staatsgedankens des Großen Kurfürsten, ganz autokratisch, ganz einheitlich. Er unterwarf ihn den einfachen Regeln, die natürlicher Verstand und Erfahrung ihm wie selbstverständlich darboten, und schuf so mit naiv sicherer organisatorischer Hand den äußeren Rahmen, in dem sich das preußische Staatsleben mit Abbröcklungen bis 1807 bewegt hat. Er erzog sich sein Beamtentum in schwerem Kampfe, mit unerbittlicher und schmerzlich empfundener Strenge zu den Tugenden, die ihn selbst zierten, dem unbeirrbaren Pflichteifer, der Reinheit des Dienstbegriffes, der unverdrossenen Arbeit, in der er sich selbst, rastlos und gehetzt, aufrieb. Er prägte Preußen aus sachlicher Erwägung und persönlicher Neigung zu dem Militärstaate, als der er seinen Weg zur Größe genommen hat. Aber bei aller sittlichen Reinheit und Größe, die aus seinem Tun und Denken strahlt, kann er zu den wirklich Großen der Geschichte nicht gezählt werden. Er ragt in die sich verfeinernde Welt des 18. Jahrhunderts wie ein wunderliches Gemisch märkischer Derbheit des 16. und

17. Jahrhunderts mit dem militärischen Geiste der neuen Zeit hinein. Er suchte Liebe bei seinen Kindern und Untertanen, und erntete im wesentlichen nur Furcht, er lebte in stetem Mißtrauen, daß man ihn betrüge und sich gegen ihn „soutenieren" wolle, er war als Pädagog in Staat und Familie von jener Einseitigkeit, die nur das eigene Lebensideal gelten ließ, im Grunde in Kindern und Untertanen nur sich selbst zu wiederholen suchte, instinktiv und mit Empörung allenthalten die Macht des Widerstandes fühlte und deshalb auch der eigenen großen Erfolge nie wirklich froh werden konnte. Staat und Volk bedurften eines Mannes, der so schöpferisch gestaltend in ihnen wirkte. Aber seine schöpferische Kraft war, mehr vielleicht als der Regel nach, doch eben auch einseitig. Das geistige Leben in Preußen begann zu veröden, so sehr der König auch wenigstens die praktischen Wissenschaften der Theologie, der Kameralistik, der Medizin usw. zu fördern suchte. Und wenn er am Ende seines Lebens 1739 die Philosophie Wolffs, den er 1723 aus seinem Staate ausgewiesen hatte, offiziell rehabilitierte und gleichsam kanonisierte, so hat er damit wohl dem Rationalismus die Pforten in Preußen geöffnet, aber von seinem positiv-christgläubigen religiösen Standpunkte aus gewiß ohne Wissen und Wollen. Er baute all sein Handeln auf der genauesten Einzelkenntnis auf, und es ist geradezu erstaunlich, wie er vom einzelnen und der reinen Erfahrung aus doch zu gewissen einheitlichen Grundregeln, namentlich auf dem Gebiete des Wirtschaftlebens und der grundsätzlichen Pflege der Manufakturen gelangte. Aber anderswo blieb er doch eben auch im einzelnen stecken, und bezeichnend sogar auf seinem militärischen Lieblingsgebiete, wo wenigstens Friedrich trotz seines rührend pietätvollen Urteils über den Vater von einem drohenden Versinken in äußerlichem Formenwesen sprach, so gewiß er auch hier durch die Schöpfung der eisernen militärischen Disziplin den unverlierbaren Grund für alle Zeiten gelegt hat.

Am deutlichsten liegen die Schranken seiner Natur freilich auf dem Gebiete der äußeren Politik zu Tage. Sein Ziel war zunächst, die Anwartschaften Preußens, vornehmlich die Jülich-Bergische zu sichern. Aber auch darüber hinaus erhoffte er Gewinn an Land und Leuten, nur, daß einer skrupellosen Nützlichkeitspolitik unüberschreitbare Hemmungen in seiner Seele gegenüberstanden. Sein Rechts- und christliches Bewußtsein bäumte sich auf, einen „ungerechten Krieg" als „aggresseur" zu führen. Er fühlte die Last der Verantwortlichkeit für jeden Tropfen Blutes, das in einem solchen Kriege unschuldig vergossen würde und fürchtete aus der Geschichte die strafende Hand der göttlichen Gerechtigkeit. Er war gehemmt nicht minder durch sein Reichsbewußtsein, das es ihm unmöglich machte, etwa mit dem „Reichserbfeinde" Frankreich politische Geschäfte zu machen, und ihn innerlich mit einem günstigen Vorurteile für Österreich und den Kaiser erfüllte. Vor allem aber trieb er in nicht unbeträchtlichem Maße eine Gefühlspolitik, von Herrscher zu Herrscher, auf Grund persönlicher Freundschaften und der Grundlage psychologischer Beurteilung, ob die Partner Leute von „honneur" seien und „Parohle hielten". Als solche brave Leute, die ihn nie „betrügen" würden, schilderte er dem „lieben Successor" in seinem politischen Testament von 1722 die Hannoveraner, und doch wäre er 1729 beinahe mit ihnen in einen Krieg geraten, dessen Streitgegenstand ein paar Rekruten und eine Heuwiese darstellten. Der Kurfürst August von Sachsen hat ihn bei dem Besuche von 1728 gänzlich

in seine Netze gezogen und zu überzeugen vermocht, daß der Kurfürst „ein braver guter Herr“ sei und an „allem schlimmen“ nur die „Apostels“, d. h. die bösen Minister, schuld wären, bis er 1732 erkannte, daß er „die düppe von seine Freundschaft“ geworden sei. Vor allem aber täuschte sich Friedrich Wilhelm I in Kaiser Karl VI., den er ganz begeistert als „den besten Fürsten von der Welt und einen wahrhaften Ehrenmann“ pries, als er 1732 zu Prag am Kaiserlichen Hoflager gewesen war, ohne zu bemerken, daß eben damals der Wiener Hof begann, sich der übernommenen Verpflichtung für die preußische Erbschaft in Berg zu entziehen. Der ganze Friedrich Wilhelm I., mit seiner Kriegs- und Gewinnlust, seiner Rechtlichkeit und politischen Gebundenheit offenbarte sich im polnischen Erbfolgekriege. Er wartete Gewehr bei Fuß darauf, daß der Kaiser ihn zu Hilfe rufen werde, wobei er dann mit dem ganzen Heere nach dem Grundsatze „point de pays, point de Prussien“ erscheinen wollte. Er mußte zu seinem „chagrin“ erleben, daß man ihn — eben dieses Hintergrundes willen — nicht rief, konnte sich jedoch zu eigenmächtiger Ausnutzung der günstigen Konjunktur nicht entschließen. Die letzte große Enttäuschung aber war ihm 1738 beschieden, als die sogen. Quadrilleurs, Österreich, Frankreich, England und Holland, in gleichlautenden Noten erklärten, daß sie eine preußische Besitzergreifung Bergs im Falle der Eröffnung der Erbschaft nicht dulden, vielmehr den Sequesterbesitz dem pfälzischen Erben und Mitbewerber übertragen wollten. Friedrich Wilhelm I. hat sich damals (1739) zu einem Vertrage mit dem „Erbfeinde“ Frankreich überwunden, der ihm wenigstens Berg wenn auch ohne die Hauptstadt Düsseldorf sichern sollte. Man wird nicht fehl gehen, seine Empfindungen in die Worte von 1734 zu kleiden: „Ich begreife nits mehr in dieser Welt. Gott gebe uns bald ein selig End, aus alle die Schelmereien ein Ende zu machen, das es nit länger auszuhalten ist.“ Es fehlte ihm in der Politik, wie in der Familie, eben doch die rechte Menschenkenntnis. In merkwürdigem Gegensatze zu seinem allzeit regen Mißtrauen gegen die Minister-Apostels betrachtete er die Fürsten auch in der Frage der Rechtlichkeit gern als seines Gleichen. Es ist gut beobachtet worden: der Prozeß der Lostrennung Preußens von Kaiser und Reich hat in der Seele Friedrich Wilhelms I. die Form einer persönlichen tiefschmerzlichen Enttäuschung angenommen.

Man muß sich dieses Bild vor Augen halten, um die geschichtliche Eigenart und den unverlöschlichen Glanz Friedrichs des Großen würdigen zu können. Unter ihm streifte Preußen den kleinbürgerlichen Anstrich, die geistige Beschränkung, die mangelnde politische Wertschätzung von seiten des Auslandes ab. Alles in Preußen beginnt unter ihm sich zu regen, zu weiten, zu erhöhen. Friedrich Wilhelm I. hatte als der große Zuchtmeister nur eine freilich unentbehrliche Vorarbeit leisten können. Das Flügelrauschen des wirklichen Genius wird in Preußen erst seit 1740 bemerkbar. Mit der Macht vermählt sich der Geist. Die Aufklärung ergreift in Friedrich Besitz von Thron und Staat.

Leicht wird man in der Charakterentwicklung Friedrichs die bestimmenden Einflüsse unterscheiden: den wohltätigen Einfluß, den die schmerzlich harte väterliche Erziehung zu den altpreußischen Tugenden der Ordnung, Arbeit, Disziplin und soldatischem Geist auf den zu Weichheit und Genuß neigenden Sohn geübt hat und

den durch keine väterliche Gewalt ausrottbaren Naturzug Friedrichs zu Schönheit und Grazie, Künstlertum und Geistigkeit, der ihm von mütterlicher und großmütterlicher Seite her angeboren war, ihm, dem Enkel der Freundin Leibnizens, der „philosophischen Königin“ Sophie Charlotte. Friedrich hat oft den Philosophen und Politiker in sich als Gegensätze empfunden. Und doch gibt ihm gerade die geistig-philosophische Durchdringung seines Wirkens auch als Staatsmann und Feldherr, Verwalter und Geschichtsschreiber seine geistige Eigenart und historische Stellung.

Friedrich hat Voltaire gegenüber das innerliche Ergebnis seiner leidenreichen Jugendzeit und der erschütternden Katastrophe von 1730 dahin zusammengefaßt, daß er gelernt habe, „discret, circonspect, compatissant“ zu sein. Er hatte lernen müssen, Worte und Schritte reiflich zu überlegen, die Menschen und die Dinge um sich scharf zu beobachten, auf die er sich einstellen mußte. In schwerer Prüfungszeit erwarb er hier die Gaben der Selbstzucht und realistischen Erkenntnis, die ihm für seinen Herrscherberuf unentbehrlich waren und in den Frühlingszeiten seines reichen innerlichen Werdens in Rheinsberg (1736—1740) Vertiefung und Vergeistigung erfuhren. Das Erziehungswerk des Vaters wird fortgeführt und abgelöst durch die Philosophie. Seit dem August 1736 beginnt der Königssohn den Briefwechsel mit Voltaire, der ihm das geistige Manna und bald völlige Lebensnotwendigkeit geworden ist.

Es ist Friedrich mit der Philosophie wunderlich gegangen. Ein originaler, schöpferischer Fachmann war er auf diesem Gebiete nicht, und doch bildete sie den Stolz und Trost seines Lebens. Er hat in den wichtigsten dogmatisch-philosophischen Anschauungen von Gott und seinem Verhältnis zur Welt, der Vorsehung und der Willensfreiheit, der Unsterblichkeit und Vergänglichkeit der Seele, der Haltbarkeit der christlichen Lehre erhebliche Schwankungen durchgemacht und ist doch von dem philosophischen Geiste an sich einheitlich und aufs tiefste durchtränkt. Er hat, in stärkstem Wandel zu dem begeisterten Lob von 1736, Wolff und seine Philosophie 1748 aufs schärfste verworfen und eine seiner wichtigsten Lehren, den Satz vom zureichenden Grunde, lebenslang festgehalten. Das Entscheidende ist sein angeborener „goût philosophique“, der Sinn für „Ordnung und Verknüpfung der Dinge“, wie Voltaire einmal sagte, das logische Bedürfnis des Sohnes der Aufklärungszeit, sich alles im Verhältnis des Bedingten und Wirkenden vorzustellen. Diese Naturanlage führt ihn zu Philosophie und philosophischer Poesie, nicht umgekehrt etwa erzeugt die Philosophie erst jenen logischen, systematischen Geist in ihm. Die Philosophie soll ihm an Stelle des religiösen Gefühls das Fühlhorn durch das Dunkel der Nacht sein, sie soll ihm helfen, Licht und Ordnung in die verwirrende Mannigfaltigkeit der Welt zu bringen und sich in ihr zurechtzufinden. Sie soll ihn, wie es später Hegel wünschte, in das Leben führen, ihn mit der Wirklichkeit versöhnen, sie soll ihm praktische Dienste tun, als Lebens- und Staatsphilosophie. Der „goût philosophique“ und dieses praktische Bedürfnis bleiben sich gleich in ihm. Von hier aus hat er als Eklektiker dieser oder jener Einzellehre sich zugewandt. Uns fesselt hier vornehmlich, was an philosophischem Grundzuge in ihm war und welche Beziehung und Folge er für sein politisches Denken und Handeln gewonnen hat.

Man möchte als Motto über diese Zusammenhänge die Worte setzen, mit

denen Friedrich im Januar 1737 die Wolffsche Metaphysik Voltaire empfiehlt: le grand ordre de cet ouvrage et la connexion intime qui lie toutes les propositions les unes avec les autres, est, à mon avis, ce qu'il y a de plus admirable de ce livre. La façon de raisonner de l'auteur est applicable à tout sort de sujets. Elle peut être d'un grand usage à un politique qui sait s'en servir.

Die Einzelheiten des Wolffschen und der sonstigen philosophischen Systeme interessieren ihn weniger. Er behandelt sehr bald bereits die spekulativen Probleme lediglich als logisches Übungsgebiet. Aber die philosophische Denkweise und schlüssige Methode haben es ihm angetan. Das fesselt ihn vornehmlich auch an die Locke-Voltairesche Philosophie: die herbe Wahrheitsliebe, die sich der Grenzen des Erkennens ebenso bewußt bleibt, wie sie durch vorurteilsfreie, scharfe Beobachtung der Wirklichkeit und der Verknüpfung der Einzelerscheinungen sicheres Wissen bringt und den Geist des Menschen schärft. Er will das Getriebe der Welt von hoher Warte aus übersehen, nicht nach Einzelerscheinungen urteilen. Er hat das Bedürfnis, die Dinge zusammen zu sehen, die Neigung des Künstlers zur Synthese, zur „totalité de vue", um nicht einen Punkt in einem Miniaturbild mit dem „effet du gros pris ensemble" zu verwechseln. Zu diesem Zusammensehen eben braucht er den Satz vom „zureichenden Grunde", nach dem die Dinge in langer Kette miteinander zusammenhängen und zum einheitlichen Bilde verwebt werden.

So gelangt er zu dem Glauben, daß es in der Welt begründet und vernünftig hergehe, und daß Gott nichts anderes als die Vernunft selber sei. In diese große göttliche Weltschöpfung ist nun auch der Mensch hineingestellt als „être de raison". Nur, wer sich dem „Empire de raison" unterwirft, handelt göttlich, indem er die Gottesgabe der „Raison" verwendet, und dadurch auch allein seinem innersten Wesen entsprechend, d. h. frei. Und nur, wer durch die Vernunft als Teil des Ganzen sich empfindet, erfüllt die Aufgabe der philosophischen Synthese. So weist die Philosophie ihren Jünger in das Leben, zeigt ihm seine Stellung und Pflichten im Ganzen der Welt, des Volkes, des Staates und wird so zur Moral-, Lebens- und Staatsphilosophie. Sie verklärt den Egoismus, weil nur da wahre innere Befriedigung sein kann, wo der Mensch in Eintracht mit seiner Vernunft lebt, die ihn an das Ganze weist. Sie dient zumal in der Form des Lockeschen Empirismus vortrefflich dem praktischen Bedürfnis, ein Ansporn zum Handeln zu sein und sich nicht zu vergraben in den unfruchtbaren Fragen der Metaphysik, die außerhalb der „Sphäre der Aktivität" liegen. Sie lehrt in eben diesem Zweifel an der Erkennbarkeit der letzten Dinge dem Menschen den milden Sinn der Bescheidung und Toleranz. „Die Wissenschaften müssen als die Mittel betrachtet werden, die uns fähiger machen, unsere Pflichten zu erfüllen. Wer sie pflegt, hat mehr Methode in dem, was er tut, und handelt folgerichtiger. Der philosophische Geist stellt Grundsätze auf als Quellen des Raisonnements und Ursache vernünftiger Handlungen (actions sensées)". Nur wer nach Maximen handelt, ist ein wahrer Mensch, ein homme raisonnable, der sich hierin eben seines Menschenwertes bewußt ist und in diesem stolzen und befreienden Bewußtsein zu der Heiterkeit der Seele gelangt, die den Menschen über die Welt erhebt. Wir fragen, was konnte Friedrich aus solcher Weltanschauung für sein politisches Denken und Handeln gebrauchen?

Wir besitzen als erste zusammenhängende politische Äußerung Friedrichs einen Brief des 19jährigen (1731) an seinen Freund und Kammerjunker v. Natzmer. Friedrich entwickelt hier aus der „natürlichen" Betrachtung der unglücklichen geographischen Lage des preußischen Gebiets quer durch Europa die Notwendigkeit eines „Systems" der Vergrößerung, der Heranbringung der fehlenden Mittelglieder Westpreußens, Schwedisch-Pommerns, Mecklenburgs und Jülich-Bergs im Westen. Er will dadurch den preußischen Staat auf zwei je in sich verteidigungs- und leistungsfähigen Ländergruppen aufbauen. Er „raisonniert" als „reiner Politiker" und unterläßt es, die Fragen des Rechts, auch der Stellung zu Kaiser und Reich zu erörtern. Seine Richtlinie bildet die „natürliche", logische Erwägung, die geographische Raumbetrachtung. Er wendet instinktiv den Satz vom zureichenden Grunde auf die Zukunftsgestaltung Preußens an und verbindet in der Berufung auf die alte Zugehörigkeit Westpreußens zu dem Ordensstaat und auf die einleuchtende politische Notwendigkeit den Reunionsgedanken Ludwigs XIV. mit der logischen Forderung der großen Revolution nach „natürlichen Grenzen". Er hat damit den ungeheuren Schritt getan, an die Stelle einer unorganischen, zufallreichen Heirats- und Erwerbspolitik der Dynastie ein klar erkanntes, zäh festgehaltenes, klug vorbereitetes, sachlich begründetes, organisches Programm für die Zukunft des Staates zu setzen. Ähnlich hatte bisher nur der Große Kurfürst gedacht, wenn er von dem Plane aus, Preußen zu einem blühenden Handelsstaat zu erheben, so großen Wert auf den Gewinn Stettins gelegt hatte; doch mußte er sich schließlich ja bescheiden und die Ziele seiner Politik umstecken. Friedrich I. aber hatte mit dem Erwerbe von Neuenburg aus der oranischen Erbschaft noch einmal geradezu ein Schulbeispiel der alten „unraisonnablen", zusammenhanglosen politischen Methode erbracht. Bei Friedrich zuerst klingt der Gedanke an, der gern in die preußische Geschichte überhaupt hineingetragen wird, daß aus der zerstreuten Besitzlage des preußischen Staates sich seine Prädestination zu einem zentralen norddeutschen Großstaat ergab. Er hat die politischen Probleme nach seiner Naturanlage bereits logisch-systematisch, nach dem Satze vom zureichenden Grunde betrachtet, bevor er noch in den philosophischen Studien die jubelnd begrüßte theoretische Rechtfertigung gefunden hatte.

Diese rationale Eigenart seines Denkens wurde nun verstärkt und gereift durch die Beschäftigung mit der Philosophie und die anhaltende Beobachtung der politischen Vorgänge, die ihn mit wachsender Spannung und Empörung erfüllten. In die Jahre 1738 und 1739/40 fallen die beiden für uns wertvollsten Schriften seiner letzten kronprinzlichen Jahre, die „considérations sur l'état présent du corps politique de l'Europe" und der berühmte jugendliche Anlauf des Antimacchiavell, den Macchiavellismus durch Raison zu vernichten. Seine Schriften haben ihren unmittelbaren Zweck nicht erreicht, aber sie sind von unvergleichbarem Wert für die Erkenntnis der Denkweise und des Arbeitsprogrammes ihres Verfassers.

Friedrich denkt völlig universal-europäisch. Mit dem philosophischen Gesamtblick betrachtet er das „corps politique de l'Europe", in dem es Stellung zu nehmen gilt. Der Kaiser gilt als Nummer gleich den übrigen Mächten und als bewußter Unterdrücker der deutschen, also auch preußischen Fürstensouveränität. Gefährlicher noch, weil die Schleichwege der Politik klüger verdeckend, ist die Politik Frankreichs, die mit dem

Grundprinzip der großen Mächte nach Vergrößerung zur Rheingrenze und politischen Universalherrschaft strebt. Für den Politiker aber, der mit Ehren auf seinem klippenreichen Gebiet bestehen will, heißt es Klugheit und Vernunft anzuwenden. In der Welt gibt es keinen Zufall, — oder er ist wenigstens eine seltene Ausnahme, wie die Krankheit im Leben des Menschen — sondern lediglich rationalen Zusammenhang. Es kommt nur darauf an, die Einzelerscheinungen als die Folge bestimmter Ursachen aufzufassen und sie in das dahinter liegende System, dem sie entspringen, einzuordnen. Es gilt zu erkennen, daß jedes Volk ein Genius für sich ist, der sich in allem, also auch in der Wahl der bevorzugten Mittel der Politik ausprägt, um so mit der Leuchte der Vernunft in das „Sanktuarium“ der Politiker einzudringen. Wer so rational das „System“ der einzelnen Mächte erschlossen hat, braucht nicht daran zu verzweifeln, rational auch in die Zukunft einzudringen. Denn in der rationalen Welt geben die großen sachlichen rationalen Interessen den Ausschlag, und der unwandelbare Grundzug der Nation schlägt die Launen, Vorurteile, Eigenheiten der einzelnen in Bande. Wirken scharfe Beobachtung der Gegenwart und geschichtlich-philosophisch-vergleichende Betrachtung der Vergangenheit unter der Herrschaft der Vernunft zusammen, so enthüllt sich aus dem scheinbaren Wirrsal der Erscheinungen überall Klarheit und Ordnung, Grundsätzlichkeit und Vernunft. Friedrich Wilhelm I. pflegte um sich zunächst so ehrliche, Friedrich der Große in seinen jungen Jahren so rationale Politiker zu sehen, wie sie es selbst waren, und haben dabei mannigfache Enttäuschungen erlebt. Aber den Sohn führte der rationale Glaube in Verbindung mit dem urwüchsigen preußischen Machtgefühl zu jener Politik des Entschlusses, der Schneidigkeit, des zuversichtlichen Eingreifens in das Rad des Schicksals, womit er 1740 die Welt überraschte.

Natürlich kann das System der auswärtigen Politik nur Teil eines Gesamtsystems der Staatsregierung überhaupt sein. Nichts war Friedrich so zuwider wie ein Mensch „sans liaison“ im Denken und Handeln, epigrammatisch abgerissenen sprunghaften Wesens. „Tout homme raisonnable et principalement ceux que le ciel a destinés pour gouverner les autres, devraient se faire un plan de conduite aussi bien raisonné et lié qu'une démonstration géométrique. En suivant en tout un pareil système, ce serait le moyen d'agir conséquemment et de ne jamais s'écarter de son but; on pourrait ramener par là toutes les conjonctures et tous les événements à l'acheminement de ses desseins; tout concourrait pour exécuter les projets que l'on aurait médités.“ Solch festes, einheitliches, die Gewißheit des Gelingens in sich bergendes System der Regierung aber kann nur von einem Haupt erdacht und ausgeführt werden. Aus dem Bedürfnis einheitlich-systematischer Staatsleitung entspringt als Folge der ganz einheitliche, persönliche, alle Zweige gleichmäßig erfassende Absolutismus, der freilich, wie Gott selber, zwar der Organe bedarf, um seinen Willen durchzuführen, sie aber lediglich als Werkzeuge in der Hand des Herrn betrachtet. Ein Fürst, der raisonnable ist, wie er sein soll, fühlt sich als dienender Teil des Ganzen, als Spitze der Volkspyramide, als erster Diener des Staates; aber er hat gleichmäßig die äußere wie die innere Politik, Justiz-, Finanz- und Heerwesen zu leiten. Er hat den unbedingten Gehorsam seiner Untertanen zu beanspruchen, die ihm — nach dem pacte social — die Gewalt übertrugen, aber er schuldet ihnen dafür auch Ordnung und Sicherheit, wirtschaftliche Wohlhaben-

heit und geistigen Fortschritt. Überall hat die Natur in reicher Fülle geistige Keime ausgesät; aber sie können nur gedeihen, wenn ihnen der Fürst einen günstigen Nährboden verschafft. Reiner und höher, großartiger und idealistischer hat nie ein Fürst von seinem Berufe denken können als dieser junge Friedrich, der mit dem rosigen Glauben der Jugend sich hier vermaß, zarte Empfindsamkeit und durchdringende Verstandesherrschaft, Kultur und Macht, Humanität und Staatsraison, Moral und Politik*) als All-Leiter, All-Erwecker, All-Beleber unter dem Schimmer der Raison zu vereinen.

Wer die königliche Amtsführung Friedrichs in großen Zügen zu überschauen sucht, wird nicht im Zweifel sein können, daß er im wesentlichen den Idealen des „Antimacchiavell" treugeblieben ist, nur freilich unter dem Drucke der Erfahrungen die politisch-militärische Seite seines Programms der humanitären vorangestellt und die sichere zuversichtliche Einschätzung des „Raisonnements" angesichts des vielen Unrationalen gedämpft hat.

Getreu den Forderungen des „Antimacchiavell" hat er auch als König den obersten Grundsatz befolgt, nach „Maximen", einem festen, geschlossenen, alle Zweige des Staatslebens umfassenden Systeme zu handeln. Wie Newton sein System der Schwerkraft nie in einer Zusammenarbeit mit Leibniz und Descartes hätte aufstellen können, so muß auch, sagt er in dem politischen Testament von 1752, ein politisches System einem einzigen Haupte entspringen, so wie Minerva fertig gerüstet demjenigen Jupiters entstieg. „Alle Zweige der Regierung haben eine innige Verbindung untereinander. Finanz, Politik und Heerwesen sind unzertrennlich" und müssen in gleicher Front wie die Rosse eines antiken Streitwagens gelenkt werden. Er wiederholte dieses Bekenntnis noch in dem „Essai sur les formes du gouvernement" von 1777, der in der starken inhaltlichen Übereinstimmung mit dem „Antimacchiavell" sehr eindringlich die Einheitlichkeit seiner Grundanschauungen erweist. Er unterwarf mit einer großartigen, freilich zuletzt hemmenden rationalen Berechnung das Volk einer politischen Arbeitsteilung, in der jedermann einem bestimmten Stande und jeder Stand einer bestimmten Aufgabe innerhalb des einheitlichen militärischen Machtzweckes zugewiesen war.

So im Rahmen eines einheitlichen Systems hat Friedrich seinen Staat überschaut und mit einer Vielseitigkeit und Initiative geleitet, die in der Geschichte einzig ist. Er hielt seine Minister auf der Stufe der Werkzeuge, wie er es schon im „Antimacchiavell" verlangt hatte. Er brachte ihnen gleich seinem Vater von Anfang an eine Neigung zum Mißtrauen entgegen, — äußerte er doch im Politischen Testament charakteristisch genug, daß die Minister ein Interesse an einer schlechten Prinzenerziehung hätten. Er duldete nicht, daß die Freundschaften, die er mit dem Bedürfnis seiner zarten und empfindsamen Natur liebevoll pflegte, in die Sphäre des Politischen hineinwuchsen. Er hat Freunde, aber keine ständigen politischen Vertrauten gehabt, an die er sich in gegenseitig förderndem Gedankenaustausch gewandt hätte. Männer, die einen solchen Einfluß auf den Kurs der Politik geübt hätten, wie selbst unter dem Großen Kurfürsten für kurze Zeit Georg Friedrich v. Waldeck, oder in einem so edlen menschlich-sachlichen

*) Er verurteilte den ungerechten Eroberungskrieg, glühte aber danach, Preußen aus seiner „politischen Lethargie" zu Tätigkeit, stolzer Machtstellung und gebührender Achtung in der Welt zu führen.

Vertrauensverhältnis gestanden hätten, wie Otto von Schwerin zu demselben Fürsten, oder Erscheinungen wie die berüchtigten drei Grafen unter Friedrich I., oder ein so bedenkliches Spiel, wie es Grumbkow und sein Kumpan Seckendorff, der österreichische, in Listen und Trunk gleich sattelfeste Gesandte mit der arglosen Seele Friedrich Wilhelm I. trieben, sucht man bei Friedrich vergebens*). Er hielt sich auch äußerlich von einer so nahen Gemeinschaft mit seiner Umgebung fern, wie sie Friedrich Wilhelm I. im Tabakskollegium pflegte. Er verkehrte in der Regel aus der Stille seines Kabinetts nur schriftlich mit den Ministern, um „de tête reposée“ reiflich zu erwägen. So hoffte er den unraisonnablen Einflüssen interessierter Minister, aber doch auch des eigenen stürmischen Temperaments zu begegnen, was dann freilich in der Praxis nicht immer gelingen wollte. Er machte es sich zur Regel, nicht im ersten Augenblick unter dem frischen Eindruck zu entscheiden, da er seine ungemein reizbare und blitzschnell reagierende Natur kannte, sondern liebte es, eine Entschließung der „raison“ erst nach Beruhigung seines heißen Blutes — gern auch mit Hilfe des geliebten Flötenspiels — zu fassen. Er hat der auswärtigen Politik mit souveräner Ausschließlichkeit, gleich seit dem Beginne seiner Regierung mit ihren temperamentvollen Anfängen und dem großen Schlage in Schlesien, Ziele und Wege gewiesen, auf denen ihm seine Getreuen, Podewils und Eichel, nur mit Furcht und Zittern folgten. Er hat eine Reihe der einschneidendsten Wandlungen seiner auswärtigen Politik — wie die Kleinschnellendorfer Konvention vom Oktober 1741 oder die verhängnisvolle Westminsterkonvention vom Januar 1756, die erst das Zustandekommen der bedrohlichen Liga zwischen Österreich, Frankreich und Rußland gegen Preußen ermöglichte und Friedrich zwang, das praevenire zu spielen, — ohne Vorwissen seiner Minister herbeigeführt. Er hat eigentlich nur einmal, in den Vorstadien der polnischen Teilung, in entscheidender Stunde dem Ratschlage eines anderen, hier seines Bruders, des Prinzen Heinrich, Raum gegeben, nicht ohne auch hier alsbald wieder in der Ausführung die eigenen Wege zu gehen. Er hat wohl seit dem Hubertusburger Frieden seinem Verhältnis zu dem Kabinettsminister Finkenstein eine wärmere Note gegeben, der ihm mit feinem Takt und vornehmer Zurückhaltung diente, er hat öfter als früher die politischen Fragen mit ihm durchgesprochen, aber immer als der Ton und Richtung angebende Herr. Und wenn bei dessen jüngerem Kollegen Hertzberg Sacheifer und persönliche Eitelkeit hier und da sich verstiegen, der zielbewußten Friedenspolitik des Königs in den letzten Jahren einen Anstoß mehr auf Lebhaftigkeit und Erwerb zu geben, so begegnete dieser erste Versuch einer ministeriellen Programmpolitik eisiger Zurückweisung.

Völlig selbständig beherrschte Friedrich ferner das gesamte Militärwesen in allen seinen Zweigen. Ebenso drückte er der Wirtschaftspolitik durchaus selbst den charakteristischen Stempel auf, sonderte z. B. gleich 1740 eine besondere Fachabteilung für Manufakturwesen, deren höchste Leitung er sich selbst vorbehielt, aus der großen Organisation des Generaldirektoriums aus. Es fand sich in Heinitz nach dem Siebenjährigen Kriege ein Mann, der ähnlich wie Hertzberg, nur gereifter und solider, ein eigenes Programm vertrat, gern die zumal nach 1763 noch verschärfte Schutzzoll-

*) Am nächsten hat ihm wohl Winterfeldt zumal in militärischen Fragen bei Beginn des Siebenjährigen Krieges gestanden, der aber schon 1757 fiel.

politik des Königs gemildert und die Zollgrenze an der Weser, die die östlichen und westlichen Provinzen Preußens in zwei Gruppen mit verschiedenartiger Wirtschaftspolitik schied, aufgehoben hätte. Doch mußte auch er die Antwort vernehmen, daß der König schon besser allein wisse, was dem Staate fromme. Selbst in das schwierige Gebiet der Münzverwaltung hat sich der König mit erstaunlichem Eifer eingearbeitet, freilich hier die Ansichten des Braunschweigers Graumann angenommen, die er nur langsam sich entschließen konnte, in dem grundlegenden Münzgesetz von 1764 abzuändern. Mit besonderer Sorgfalt wachte er über der staatlichen Korn-Magazinpolitik, die gleichmäßige Lebensmittelpreise erhielt, und verlangte dringend in dem „Essai sur les formes du gouvernement", daß der Fürst Teuerungen verhindere und sich an die Stelle eines Bauern oder Handwerkers versetze und frage, was der von seiner Regierung verlange. Niemandem hat Friedrich größere Selbständigkeit eingeräumt, als dem Minister von Zedlitz (seit 1771), dem großen Reformator des höheren Schulwesens, und Samuel v. Cocceji, dem eisernen Reformator des preußischen Richterstandes. Aber auch mit ihnen blieb Friedrich in steter engster Fühlung: Die Grundlinien der Schulreform hat Friedrich selbst, vornehmlich in der „lettre sur l'éducation" von 1770 gezogen, und er konnte die Ausführung getrost in die Hände Zedlitzens legen, weil niemand so mit dem Könige in dem freien und hohen idealen Zuge des Rationalismus übereinstimmte als der charaktervolle schlesische Freiherr. Und wenn auch Cocceji nur einen — übrigens nicht ganz seltenen — Trick gebrauchte, wenn er dem Könige das geistige Eigentum des Reformplanes von 1746 zuschob, so bleibt doch auch hier gewiß, daß Friedrich selbst im Januar 1746 in persönlicher Audienz den entscheidenden Anstoß gegeben, im berechtigten und das Grab überdauernden Vertrauen Cocceji die Stange gehalten und ihm so die Durchführung des schweren Reformwerkes wenigstens nach der personalen Seite hin ermöglicht hat. Mehr im Hintergrunde hielt sich Friedrich allerdings gegenüber seinem letzten Justizminister v. Carmer und dessen bedeutsamen Schöpfungen, der Reform der Prozeßordnung und dem allgemeinen Landrecht, welch letzteres ihm wesentlich nur für die Grundfragen des Strafrechts Interesse abgewann. Alles in allem befand sich der König in einem gewissen Widerspruch mit seinen Anforderungen an sich selbst und seine Minister. Sie sollten helle Köpfe sein und doch sich ganz in die Rolle des Werkzeugs fügen. Seine überragende Persönlichkeit hielt die Geister in Schranken, und er durchblickte doch die Sachlage nicht ganz, wenn er einmal darüber klagte, daß es außer Kaunitz und (dem älteren) Pitt keine großen Minister gäbe. Es hängt mit den starken Lichtseiten seines so ganz persönlichen Regiments zusammen, daß die formal-organisatorischen Fragen, die Gliederung eines geordneten Behördensystems, die bei dem vergrößerten Staate unumgängliche rationelle Verjüngung des Behördenaufbaus, die den König von allem Detail hätte entfernen und seine Kraft allein für die grundsätzlichen Entscheidungen aufsparen können, immer Friedrichs verhältnismäßig schwächste Seite geblieben ist. Er durchlöcherte wieder und wieder den Geschäftsbereich des Generaldirektoriums, der zentralistischen Schöpfung seines Vaters von 1723 mit ihren Grundsätzen kollegialer, schwerflüssiger Beratungen und gruppenweiser Zusammenfassung der Provinzen in Provinzialdepartements unter je einem Minister. Er sonderte eine Reihe von Verwaltungszweigen, die er besonders durchgreifend pflegen und vorwärts bringen wollte, aus

dem alten kollegialen Rahmen aus, und gründete mit richtiger Empfindung dafür Fachdepartements, ohne doch diesen zukunftreichen Grundsatz zum klaren und einheitlichen Systeme zu erheben. Er umging das Generaldirektorium, indem er mit besonderer Vorliebe den direkten Verkehr mit den Kammerpräsidenten, den Chefs der Provinzialverwaltung, pflegte, aus denen er gern die Minister rekrutierte, die dann doch wieder nicht die natürliche erste Beraterstellung einnahmen. Er hielt seine neuen Erwerbungen, vor allem Schlesien und Westpreußen von jeglichem Zusammenhang mit dem Generaldirektorium fern und unterstellte sie besonderen Provinzialministern. Die Mannigfaltigkeit der Aufgaben, die sich an den König herandrängten, war aber so ungeheuer, daß selbst sein Riesengeist zuweilen bereits versagte und die aufgeklärte königliche Autokratie statt zu dem summum jus zur summa injuria wurde. Es ist erstaunlich, daß Mißgriffe, wie in dem Prozeß des querulierenden Müllers Arnold derartig vereinzelt blieben, wie das ungeheure Aufsehen bezeugt, das der Fall erregte. Das System des Königs, allein „für die Gesamtheit zu sehen, zu denken und zu handeln", das historisch aus der kleinstaatlichen Epoche überkommen war, zu der Persönlichkeit Friedrichs so vorzüglich paßte und von ihm demgemäß auch theoretisch als notwendig gerechtfertigt wurde, war auf die Dauer in dem Großstaate Preußen nicht haltbar, und man bemerkt fast mit ästhetischem Bedauern die menschliche Grenze auch des Genius. Man weiß, wie er in den Anschauungen stehen blieb, die sich ihm etwa bis 1750 aufgetan hatten, und vereinsamte inmitten der tiefen geistigen Wandlungen der folgenden Jahrzehnte. Dabei ist nicht zu leugnen, daß er mit seiner reichen Erfahrung, seinem Einblick in die Bedürftigkeiten des Regimentes, mannigfach in seiner Ablehnung auch recht behalten und mit überraschender Prophetengabe das utopisch-gefährliche erkannt hat, das bei den neuen Idealen mit unterlief. Mit Montesquieus Gewaltenteilungslehre hat er sich gleich Napoleon mit dem sicheren Instinkt des geborenen Herrschers nicht befreundet, die Modebewunderung für die englische Parlamentsverfassung in seiner königlichen Zeit mit gereifter Einsicht abgelegt. Den Doktrinären, die von der schnellen Einführung der natürlichen Vernunftreligion das Heil der Welt erwarteten, hat er die historische Entwicklung zu einem Robespierre vorausgesagt: „un philosophe persécuteur serait un monstre aux yeux d'un sage". (1769.) Sicher aber bleibt es Friedrichs persönliche Leistung, Preußen durch die ethische zündende Gewalt, die von ihm ausstrahlte, die Spannung der Kräfte, die er erhielt, die Geistigkeit, die belebend von oben in die Tiefen weiterdrang, unter die führenden Weltmächte erhoben zu haben. Und fraglos können von den zeitgenössischen „Herrschern" der Großmächte sachlich nur Maria Theresia und Katharina II., menschlich wohl nur die erstere in eine wertende Vergleichung mit ihm gestellt werden.

Suchen wir zum Schluß wenigstens von zweien der eigentlichsten Arbeitsgebiete Friedrichs, der auswärtigen Politik und der Heeresleitung, einen Gesamteindruck und ein Urteil darüber zu gewinnen, inwiefern in ihnen der philosophisch-logisch-systematische Zug Friedrichs wiederkehrt.

Friedrichs Politik war, wenn wir die kennzeichnendsten Merkmale herausgreifen sollen, zunächst von Anfang an europäisch-universal.*) Sie zeigte die „totalité

*) Im zugemessenen Rahmen muß ich hier darauf verzichten, zu erörtern, wie der Eroberungszug von 1740 sich mit dem Abschwören einer Politik des unrationalen Ehrgeizes im Antimachiavell verträgt.

de vue“, die er als Philosoph verlangte. Es zeichnet sie aus und bedingt ihre Erfolge, daß sie nicht von dem preußischen Staat und seinen Rechtsansprüchen ausging im Sinne Friedrich Wilhelm I., sondern stets von der Berechnung der europäischen Konstellation. Als Friedrich 1740 losschlug, berechnete er, daß die beiden „balanciers“ Europas, England und Frankreich, in Gegnerschaft miteinander, wie sie waren, jeder in Preußen einen willkommenen Bundesgenossen sehen würden. Im Gefüge der europäischen Allianzen, seit 1741 unter einigen Störungen mit Frankreich, seit 1756 mit England, seit 1764 mit Rußland, hat er seine Ziele verfolgt, und nur bei der Unmöglichkeit, mit einer wirklichen Großmacht sich verbinden zu können, den deutschen Fürstenbund von 1785 gegen Josephs II. um sich greifende Politik geschlossen. Es war kein Zug nationaler Politik, sondern ein Auskunftsmittel in der Not, seit er von Katharina II. den Laufpaß erhalten hatte, als er sie von ihren feindlichen Plänen gegen die Türkei — den möglichen wertvollen Bundesgenossen Preußens bei etwaigem Kampfe mit Österreich — zurückzuhalten versucht hatte. Friedrich hat den Fehler begangen, das sichere Bündnis mit Rußland zu gefährden ob des unsicheren Beistandes der Türkei. Aber diese Politik der 70er Jahre hat trotzdem durch die Ausdehnung des politischen Horizontes für uns einen besonderen Reiz. Damals trat der englisch-amerikanische Gegensatz in den Gesichtskreis Friedrichs; er beobachtet, wie England Marokko gegen Spanien zu treiben suchte, um den iberischen Staat an einem Kriege gegen England selbst zu verhindern. Die Berührung der auch noch so weit auseinanderliegenden Länder, die „Verkettung“ aller Einzelerscheinungen in der großen Welt, die ihn philosophisch gefesselt hatte, trat ihm jetzt auch auf dem unendlich geweiteten Schauplatz greifbar vor die Augen. So hat er Preußen stets mit seinem philosophisch-systematischen Zuge als Glied einer Kette inmitten des Systems von Gesamteuropa betrachtet, und mit ruhigem Bedacht, ohne Überschwang ihm darin seine Stelle gewiesen: die beiden eigentlichen Großmächte sind Frankreich und England; unter ihnen folgen die Mächte zweiten Ranges: Österreich und Preußen, Holland und Spanien; darunter die Fülle der unselbständigen kleinen. Er lebte seit 1745 in dem lebendigen Gefühl, wie stark das europäische Gleichgewichtssystem, aufgebaut auf der prästabilierten Disharmonie der Mächte, jede größere Machtverschiebung des einzelnen Staates erschwere, ein Bewußtsein, das eben nur rationalisierte Erfahrung war.

In dieser Rationalisierung aber der Erfahrungen haben wir schon einen zweiten philosophischen Einschlag zu erblicken. Es soll damit gewiß nicht gesagt sein, daß Friedrichs Politik ohne Rechenfehler gewesen sei. Sein Temperament, auch die unbezähmbare literarisch-sarkastische Ader, die in Oden, Flugschriften usw. mit dem scharfen Blick für das Lächerliche, Schwache, Unrationale der Gegner hervorbrach, haben ihm manchen Streich gespielt, und seine Absicht, durch die Westminsterkonvention vom Januar 1756 gerade sich den Frieden zu bewahren, hat er in das Gegenteil verkehrt. Aber der Versuch wenigstens der Rationalisierung der Politik, der dann namentlich seit 1763 mehr und mehr gelang, liegt vor. Immer wieder beobachtet er die Lehren seiner empirischen Philosophie, die eben selbst nur seiner logischen Naturanlage entsprachen: Scharfe Beobachtung des einzelnen, stetes Rückschließen vom einzelnen auf die dahinter liegende oder gewitterte „Raison“. So arbeitet er ständig

als rationaler Künstler, der die Fülle der ein- und durcheinanderlaufenden Nachrichten jeden Augenblick zusammen sieht und zum Bilde verknüpft. Dieses stetige Rückschließen auf die dahinter liegenden Grundsätze färbt seine politische Art ungemein eigenartig und entspricht wieder nur seinem lebhaften Temperament. Blitzschnell werden die Meldungen der Gesandten zu grundsätzlichen Rückschlüssen und Gegenmaßregeln verarbeitet. Seine Politik erhält damit den Charakter einer ungeheuren Lebendigkeit, Wandlungsfähigkeit, ja Plötzlichkeit. Seinem logischen Geiste enthüllt sich bei jeder Einzelerscheinung leicht eine lange Reihe von Folgen, deren Eintritt ihm, weil rational, sicher ist. Er hat aus den Voraussetzungen der ihm zugetragenen Nachrichten im Sommer 1756 früher auf die Notwendigkeit, lieber zuvorzukommen, als sich zuvorkommen zu lassen, geschlossen, als andere noch auf die wohltätigen Einwirkungen der Zeit hoffen mochten.

Aber diese Gewohnheit des Beobachtens, des Zusammensehens und der denkenden Verarbeitung der zugetragenen Nachrichten erwarb ihm auch seine tiefe Menschenkenntnis, die dann wieder die Grundlage zu weiteren „actions sensées" werden konnte. In seinen geschichtlichen Werken gibt er mit Vorliebe Charakteristiken der Persönlichkeiten, die zu erheblichem Teil nur eben der künstlerisch-literarische Niederschlag jener philosophisch-systematischen Anlage sind. Wie prächtig erkennt der König bei der Begegnung mit Joseph II. und Kaunitz 1770 die beiden und weiß sie demgemäß zu nehmen. Wie wunderbar treffend zeichnet er das Bild des klugen österreichischen Kanzlers, der aber mit pedantischer Systematik, weit ausholend, keinen Schritt überspringend, das Für und Wider abwägend, doziert und in dem Gefühl, das politische Orakel der Hofburg zu sein, keine Unterbrechungen des ruhig fließenden Vortrags wünscht. Kaunitz war ganz angetan ob der bewundernden Entgegennahme der reichen Belehrung, die Friedrich mit dem Schalk im Auge gezeigt hatte. Oder wie treffsicher erkennt er Katharina II. mit der außerordentlichen Beimischung persönlicher Eitelkeit, die sich in alle ihre Entschließungen mischt.

Durch und durch rational urteilte, dachte und handelte Friedrich in der Politik. Aus rationaler philosophischer Geschichtsbetrachtung und rationaler Beobachtung der Gegenwart erschloß er den Grundgedanken, daß alle Politik Interessenvertretung sei und auf der rationalen Erkenntnis des eigenen Nutzens allein eine gesunde Politik und haltbare Bündnisse aufgebaut werden könnten. Er trieb eine von jeglicher Voreingenommenheit völlig freie Politik des klaren Verstandes und des preußischen Nutzens. Er hat sich mit Christen und Türken, Protestanten und Katholiken, römischen und griechischen, in Zweckbündnisse eingelassen, ohne jede nationale Gewissensbedenken die Franzosen 1741 ins Reich führen helfen, sie 1755 zum Angriff auf Hannover angespornt, um selbst der lästigen Hilfsverpflichtung bei einem etwaigen französisch-englischen Kontinentalkriege zu entgehen. Er hat im Teschener Frieden von 1779 die fremde russische Macht als Garantie in die deutschen Verhältnisse hineingezogen und auch mit dem Fürstenbunde keinerlei nationale Reformpolitik beabsichtigt. Wohl dachte und fühlte auch er sich als Deutscher. Ja, die nationale Eigenart — le génie de nation — war für ihn so von allen geschichtlichen Anfängen an als fest und unwandelbar, unverlierbar und nur entwicklungsfähig gegeben, daß diese Keime auch durch französische oder klassische römische und griechische Schulung niemals getötet,

sondern durch Entwicklung von geistiger Kraft lediglich entfaltet werden konnten. So konnte er in scheinbarem Widersinn glauben, den deutschen Genius durch geistige Schulung an und in den französischen Formen rational aus dem Schlummer zu Regsamkeit und Blüte zu erwecken. Aber immer blieb sein nationales Denken politisch gebunden an den Umkreis seines Staates, wie es ihm nahe lag nach der Stellung, die er einnahm, dem Bedürfnis des Wachsens und der damit bereits gegebenen Richtung gegen den Kaiser in Wien und die hemmende Verfassung des Reiches.

Nationale Interessenpolitik also trieb er und gewahrte er überall. Er war frei von jeglicher Beeinflussung durch dynastische Freundschaften oder Feindschaften. Er verwies sie als unrationale Beweggründe aus den Regeln einer pflichtgemäßen Politik. Er hat mit Frankreich von 1741 bis 1756 im Bündnis gestanden, lediglich weil er in der vorwärtsdrängenden Natur Frankreichs und Preußens die natürliche Verwandtschaft erblickte. Er hat sich die größte Mühe gegeben, mit der Zarin Elisabeth auf gutem Fuße zu leben, so sehr und berechtigt er sie menschlich übersah. Der in ihm vorwaltende rationale Zug war so stark, daß er ihn auch bei den anderen unwillkürlich gern voraussetzte und so aus übertriebenem Rationalismus heraus zuweilen schwere Enttäuschungen erlebte. Die Umwelt war nun einmal nicht so rational: die Politik Ludwig XV. und der Pompadour, die Staatsleitung Rußlands in den Händen einer Elisabeth, eines Bestushew usw. war persönlichen Gefühlseindrücken auf Kosten der sachlichen Vernünftigkeit untertan. Die rationalen Berechnungen Friedrichs, daß zwischen Österreich und Frankreich ewige Gegensätze der Interessen beständen, daß Rußland finanziell-wirtschaftlich durch Englands goldene Kette gefesselt sei, scheiterten 1756 an der Unvernunft, die über dem französischen und russischen Kriegsbündnis mit Österreich gegen Preußen schwebte. Wie oft hat er sich in Frankreich als seinem Verbündeten verrechnet, weil er die tatsächlichen Schwächen, so wunderlich es klingt, aus rationaler Voreingenommenheit lange verkannte. Er hatte aus der Geschichte sich den Grundsatz abgeleitet, daß in den großen Monarchien, besonders Frankreich, über Zeiten und Menschen hinweg der Grundsatz der Vergrößerungspolitik herrsche, und sah auch in einem Fleury und Rouillé gern Richelieus, wie er aus geschichts-philosophischen Erwägungen heraus auch auf die Türkei einen übertriebenen Wert in seinen politischen Berechnungen legte.

„En pure politique" hatte der 19jährige Friedrich seine Ziele entwickelt. Man ist versucht, Friedrichs weiteres Leben als eine große „Kritik der reinen Politik" zu bezeichnen. Der Große Kurfürst hatte das Ideal eines reichen Handelsstaates vor Augen und stellte oft und gern seine Politik darauf ein. Friedrich meinte, daß Handelsstreitigkeiten die Politik nicht beeinflussen dürften (1764). Vor dem einen Ziele, dem preußischen Staat eine rationale Gestalt zu geben, die aus eigener Kraft sich erhalten könne, trat alles Weitere in den Hintergrund, und bei dem inneren merkantilistischen Abschluß und den vielen politischen Feindschaften, in die Friedrich geriet, blieb die Handelspolitik, wenigstens tatsächlich, sein Stiefkind. Wenn er im Mai 1781 sich Katharinas II. Bunde der bewaffneten Seeneutralität anschloß, der die Freiheit der Meere mit dem Grundsatz „Frei Schiff frei Ware" gegen England vertrat, so leitete ihn dabei nicht eigentlich ein Interesse für die Sache an sich, wie es Hertzberg besaß, sondern der Wunsch, durch eine kostenlose Gefälligkeit die bedenk-

lichen Risse des preußisch-russischen Bündnisses wieder zu verkitten. Und es war Zukunftmusik in jeglicher Hinsicht, wenn er am 10. September 1785 noch einen Freundschafts- und Handelsvertrag mit den jungen „Vereinigten Staaten" schloß, der erstmalig die 1856 anerkannte Forderung: „Frei Ware selbst auf unfreiem Schiff" aufstellte. Im Grunde beruhte Friedrichs Politik auf geographischen Raumvorstellungen, wie schon 1731. Nur daß politische und militärische Erfahrungen und Erwägungen ihm bald nach seiner Thronbesteigung die Unmöglichkeit bewiesen, die rheinischen Gebiete Preußens durch Jülich und Berg zu einer dem Osten gleichartigen, in sich leistungs- und verteidigungsfähigen Gruppe abzurunden. Seither zog er rational die Schlüsse: die westlichen Länder waren ihm notgedrungen Gebiete zweiter Ordnung. Den Hauptwert aber legte er auf die geographisch zusammenhängenden mittleren Provinzen, die er durch Schlesien und Westpreußen in wertvollster Weise abrundete und so gern durch Sachsen (und Mecklenburg) zu einer noch größeren Gedrungenheit erhoben hätte. Er hat Preußen den Charakter eines vorwiegend ostdeutschen Machtstaates aufgedrückt, der durch die Erwerbungen der zweiten und dritten polnischen Teilung zu noch klarerer bizarrer Ausprägung gedieh. Er verfolgte sein Ziel in dieser Beschränkung mit eiserner Folgerichtigkeit und klarer Grundsätzlichkeit. Er besaß ein gesundes Bewußtsein der Stärke, aber er erkannte mit kühler Vernunft auch ihre Grenzen. Er lehnte es ab, nach dem kaiserlichen Reif zu greifen oder durch den Bau einer Flotte seine jetzt noch auf dem Kontinente so nötigen Kräfte zu zersplittern. Er hielt seine Augen klar und fest auf das Ziel gerichtet, das Gleichgewicht gegen Österreich zu erringen und zu sichern, und verstand es, das klar erkannte Bedürfnis weiterer Erwerbungen der gegebenen Notwendigkeit zeitiger Beschränkung unterzuordnen. Er hat nie den Gedanken an Sachsen seit den Erfahrungen des zweiten schlesischen Krieges aufgegeben und doch Sachsen an seine Seite im Fürstenbunde genommen. Er hat 1744 beim Wiedereintritt in den Krieg, 1778 bei Beginn des bayerischen Erbfolgekrieges auf Erwerbungen gehofft, aber so wenig damals wie 1756 die Waffen zu diesem Zweck erhoben. Auch den Gewinn Westpreußens, so willkommen und lange gewünscht er war, hat er nur als Nebenfrucht seiner grundsätzlichen orientalischen Friedensvermittlungspolitik eingebracht. Er hat es verstanden, Gegenwart und Zukunft der Herrschaft rationaler Überlegung zu unterwerfen.

Vollends handgreiflich aber tritt das rationale philosophische Element in Friedrich als dem größten Heerführer seiner Zeit hervor. Er hat sein Innerstes in dem lapidaren Satz seiner „Generalprinzipien im Kriege" (1748) enthüllt: „Un parfait général est un être de raison."

Vernunft und durchdringender Verstand sind die unumgänglichen Vorbedingungen eines tüchtigen Feldherrn. Der Krieg ist eine Kunst. Man kann sie erlernen, wenn man mit scharfer Beobachtung aus den Erfahrungen die grundsätzlichen Lehren zieht, sie durch Nachdenken zu systematischer Verarbeitung durchdringt. Aber des Menschen eigenes Leben reicht dazu nicht aus. So muß das Studium der Kriegsgeschichte, des Verhaltens der besten Kriegshelden in der Geschichte, der kriegswissenschaftlichen Theoretiker hinzutreten. Nur wer so die verdichtete Erfahrung seiner und der vergangenen Zeit besitzt, gelangt zu jener „imagination féconde en ressource et en expédients", die der Feldherr nötig hat. Schlachtenschilderungen als solche reizen

ihn nicht, aber die Feldzugspläne der großen Strategen nachzulesen, zu blättern in diesem „Reportorium der Ideen" ist ihm unsägliche Anregung und Bedürfnis. So soll in Kriegs- und Friedenszeiten die raison herrschen. „La guerre nous soit une méditation et la paix un exercice". Aber ebenso muß man diesen aus Montesquieu übernommenen Satz umkehren und den Frieden zur méditation und den Krieg lediglich zur Anwendung des gedanklich Feststehenden machen. Denn es ist die Aufgabe, das Reich des Zufalls im Kriege, das er in den verschiedenen Lebensaltern verschiedentlich bemaß, zu beschränken. Dazu ist es nötig, daß alles de tête reposée vorher gesehen und vorher bedacht werde. Wissen, Kenntnisse, Raison — wird er nicht müde zu betonen — kann der Feldherr nicht genug besitzen. Er muß ein tugendreicher moralischer Mensch sein, der sich mit Schwung und Klarheit des Geistes seiner schweren Aufgabe widmet. Er muß sich fühlen als die Schildwache des Heeres, von dem Sicherheit und Vertrauen der Krieger abhängen. Er muß sittliche Stärke im Unglück und Selbstbeherrschung besitzen, denn der Soldat liest in den Zügen des Feldherrn und ist abhängig von seinem moralischen Einflusse.

Vor allem: die Hauptarbeit des Feldherrn liegt in seinem Kabinett! Denn nur der wird den Preis davon tragen, der den Krieg von vornherein in den Rahmen großer, fester, auf genauester Orts- und Menschenkenntnis beruhender Feldzugspläne zwingt. Solch ein Feldzugsplan ist wie eine „démonstration géométrique"; er zwingt dem Gegner das stolze Gesetz der kriegerischen Initiative auf. So wird das gesamte Kriegshandwerk zu einer Übung der „raison" vergeistigt. Überall werden grundsätzliche Probleme gesehen, gefunden, gelöst. Wie verteidigt man sich am besten? Antwort: durch Offensive. Wie handelt man am sichersten? Antwort: indem man die Truppen zusammenhält. Wie kann man auch eine Übermacht sieghaft bestehen? Antwort: durch genaueste Schulung des Auges zur Ausnutzung des Geländes (Fortifikationskunde, Castrametrie) und kunstvolle Staffelung des Angriffs in der schiefen Schlachtordnung. Worauf beruht ein guter Feldzugsplan? Antwort: auf der Vermeidung weiter Vorstöße (der sogenannten Pointen), der Sorge für die rückwärtigen Verbindungen, dem Zusammenhang mit dem eigenen Lande, der methodischen Sicherung des Vormarsches, indem man keine Festung in feindlicher Hand im Rücken läßt, der Lebensmittel-, d. h. der Magazinfrage ernsteste Aufmerksamkeit widmet und endlich sein Verhalten einrichtet auf die Eigenart der Bevölkerung des zu besetzenden Landes: Ist das Land protestantisch, so spielt man die Rolle des Verteidigers der Religion und feuert den religiösen Fanatismus des Volkes an. Ist das Land katholisch, wie Böhmen und Mähren, so kann man nur im Königingrätzer Kreise Vorteil von der hussitischen Bevölkerung haben. In solchen Ländern muß man die Toleranz und die Einheit der religiösen Grundanschauungen betonen, die nur von den Priestern gestört werde. Wenn man das Volk für die Gewissensfreiheit belebt, kann man ganz darauf rechnen. „So heißt es, Gott und die Hölle für Eure Sache aufbieten." Der echte Sohn der Aufklärung, der nie von dem Gedanken ließ, daß auch das Volk langsam der religiösen Aufklärung zugänglich gemacht werden könne, wenn man die Kirchen nur beschränke und der Aufsicht des Staates unterwerfe.

Da somit der Feldherr nichts ohne zureichenden Grund tun darf, so darf er vor allen Dingen auch keine Schlacht ohne vernünftigen Zweck und Vorbedacht liefern.

Die kulturellen und Zahlenverhältnisse verboten der Zeit, sich in den Bahnen der heutigen Vernichtungsstrategie zu bewegen. Aber es spielen doch auch noch weitere Gründe sehr lehrreich in diese Versuche hinein, den Schlachten einen möglichst geringen Spielraum im Kriege einzuräumen. Die Humanität meldete sich zu Wort, wie Friedrich überhaupt in den Jahren des Siebenjährigen Krieges aufs tiefste litt unter dem blutigen Glanze seiner Größe. Nur durch Raison kann die starke Stimme der Menschlichkeit übertönt werden. Friedrich verteidigt sich gegen die Einwände und Vorwürfe der Humanität Voltaires. Voltaire fragt, ob Friedrich nicht den „homme de raison“ im Augenblick der Schlacht zugunsten des „homme de fureur“ an den Nagel hängen müsse, und Friedrich antwortet: im Gegenteil, gerade hier komme es auf Ruhe, Festigkeit, Menschenverstand und vernunftgetragene Kaltblütigkeit an. Ernster aber war Voltaires Vorwurf der Grausamkeit des Schlachtens, den Friedrich durch Hinweis auf den vernünftigen Zweck, den jede Schlacht haben müsse, widerlegt. Gerade des Einsatzes wegen muß eine Schlacht vor allem eine action sensée sein. Man soll sich nie zu ihr vom Gegner zwingen lassen, sondern seinerseits Zeit und Ort bestimmen; man soll sie nur wagen zu wirklich großen Zwecken. Der raisonnablen Vorstellungsweise des Krieges als einer Kunst entsprach die methodische Kriegführung, die durch die Kunst der Geländeausnutzung, der Lagerbildung, des Manövers das ultimum refugium der Schlacht möglichst zu vermeiden bestrebt war. Gewiß, Friedrich weiß und hebt immer ausdrücklich hervor, daß Manöver allein keine Kriege entscheiden können, aber sie können wesentlich mithelfen, daß dann alsbald eine siegreiche Schlacht den mürben Gegner entmutigt und zum Frieden veranlaßt.

So spielen hier in die strategischen Fragen die politischen hinein. Und wieder ist es eine aus der Erfahrung und der rationalen Betrachtung der preußischen Eigenart und Kräfte abgezogene Theorie, wenn Friedrich grundsätzlich verlangt, daß Politik und Heeresleitung Hand in Hand miteinander gingen, d. h. also in einer Hand lägen. So haben seine Schlachten, soweit er sie freiwillig geschlagen hat, einen politischen Hintergrund. Er schlägt häufiger, nicht nur, weil er die geistige Überlegenheit des geborenen Feldherrn in sich fühlte, sondern auch aus rationalen Erwägungen: Preußens wirtschaftliche Kräfte vertragen lange Kriege nicht, die also kurz und lebhaft sein müssen. Er weiß, daß zunächst wenigstens in Disziplin und Schulung seine Truppen denen der Nachbarn voranstehen; vor allem, der Politiker in ihm würdigt die Schlacht als wirksamstes Mittel zum Frieden, als „gesunden Aderlaß“ zur Herstellung der Gesundheit.

Friedrichs Überlegenheit als Feldherr beruht auf der klaren Einsicht in das Wesen des Krieges. Keiner der Zeitgenossen hat mit so durchdringender Schärfe des Verstandes den Krieg als Kunst und Sache der Vernunft geführt, keiner in der klaren Überschau über das militärische und politische Gebiet mit solcher Souveränität über die Mittel verfügt wie er, selbstverständlich im Rahmen der allgemeinen zeitlichen Gegebenheiten. Keiner hat so die militärischen Maßnahmen nicht nur in ihrem inneren Zusammenhange, sondern auch im Gefüge der gesamtpolitischen Lage betrachtet und getroffen wie er. Wir lösen mit dieser Erkenntnis das Rätsel des Siebenjährigen Krieges, das guten Teils ein persönliches Problem ist. Auf Friedrichs Persönlichkeit, der sittlich-heroischen Kraft seiner Seele, den oben entwickelten Vorzügen,

die nur ihm und nicht auch der Gegenseite eigneten, beruht die Erhaltung Preußens in einem an Kräften sonst so ungleichen Kampfe. Denn „das Glück, blind und vertrauend" dem Zugreifenden, wandte sich ab von der feindlichen Gemeinschaft mit all den vielen unsachgemäßen und unrationalen Erscheinungen: der mangelnden militärischen Einheit auf den mannigfachen Kriegsschauplätzen, den inneren Hemmungen der russischen und französischen Kriegführung schon durch die zerfahrenen heimischen Verhältnisse, der Zerrissenheit der Leitung selbst in Österreich. In die österreichische Kriegführung redeten Kaiser und Kaiserin, Kaunitz und die sogenannte Staatskonferenz hinein, so gewiß auch Maria Theresia immer nur raten, nichts befehlen wollte. Aber ein Feldherr, wie Daun, der sich, ähnlich Benedek 1866, erst einer ausdrücklichen Indemnität versichern läßt, bevor er vorwärts geht, spürt in sich nichts von dem Wesen des gottbegnadeten kriegerischen Genius. Und so geschah das Widersinnige, wogegen Kaunitz, logisch, wie auch er als Geistesverwandter Friedrichs war, vergeblich ankämpfte: daß Österreich die politische Offensive mit militärischer Defensive verband und die Führung des Krieges im großen, die militärische Offensive, dem angegriffenen Friedrich in die Hände lieferte. Der Siebenjährige Krieg gleicht im strategischen Aufbau dem Jahre 1813, nur sind die Rollen vertauscht. Die innere Linie hielt 1813 Napoleon, ungleich seinen glänzenden Anfängen, unsicher und initiativlos. Auf des Gegners Seite aber stand das stürmische Temperament Blüchers und Gneisenaus, der in der Weichheit des Menschen und der rationalen Kühnheit des Feldherrn stark an Friedrich erinnert, und schließlich gleich dem großen Könige den Sieg an sich riß. Vorbildlich aber bis auf unsere Tage ist Friedrichs Forderung geblieben, daß der Feldherr ein être de raison sei, seine Hauptarbeit im Kabinett liege, und Wissen und Klarheit des Geistes seine Größe bedinge.

Großes und Dauerndes hat Friedrich erreicht. Aber das Gedeihen des Staates bleibt immer verknüpft mit der Persönlichkeit der Herrscher. Bei aller Kunst und Feinheit der Belehrung hat er einen Nachfolger seiner Art und Größe nicht heranbilden können. Die Welt mußte an seiner Bahre die tiefe Wahrheit des Schleiermacherschen Satzes erproben: „Der große Mann stiftet keine Schule, aber ein Zeitalter."

Professor Dr. Küntzel.



Friedrich der Große und die Gründung der Seehandlung.*)

„Indem Wir unablässig bemüht sind, für das Glück und den Wohlstand Unserer Unterthanen zu sorgen, so bemerken Wir, wie vortheilhaft es ihnen sein würde von Unseren Häfen die Häfen von Spanien und aller anderen Plätze zu beschiffen, wo sich vernünftige und sichere Aussichten zu einem tüchtigen Gewinn von Aus- und Einfuhr für Unsern Staat vorfinden möchte", so lautet der Eingang des in der Seehandlung aufbewahrten, von König Friedrich II. am 14. Oktober 1772 zu Potsdam gegebenen Patents**) (Lettres Patent en forme d'Edit) für die zu gründende Seehandlungs-Societät — société de commerce maritime.

Das Patent gibt ebenso klar dem Streben des Königs, den preußischen Seehandel zu beleben, Ausdruck, als es der zu gründenden Gesellschaft die Aufgabe stellt, die überseeische Aus- und Einfuhr Preußens durch eigene Seefahrten zu heben.

Wie der König überhaupt ständig bemüht war, die Gewerbetätigkeit in seinen Landen zu fördern und die Ausfuhr eigener Landeserzeugnisse zu erleichtern, so richtete er nach Erwerbung Schlesiens sein Augenmerk darauf, dessen Leinenindustrie den südamerikanischen Markt zu öffnen und sein Land durch direkten Bezug der dort erzeugten Kolonialprodukte vom Zwischenhandel zu befreien. Da dieser Seehandel nach seiner Absicht mit preußischen Schiffen ausgeführt werden sollte, so würden nicht nur den heimischen Abnehmern die Abgaben an den Zwischenhandel erspart bleiben, sondern,

---

*) Die nachfolgende Darstellung beruht auf den im Königl. Geheimen Staats-Archiv zu Berlin aufbewahrten Akten, deren Benutzung die Direktion mir gütigst gestattete.

R 96, 424 F Acta d. Kabinetts König Friedrichs II den Handel mit Spanien und Portugal und die Schließung eines Handelsvertrages mit Spanien und Portugal (fehlt betreffend [d. V.]) 1756—82,
R 96, 423 K, L, M, N Acta d. Kabinetts König Friedrichs II betr. die preußische Seehandlungsgesellschaft 1772 ff.,
R 7, 6a Agaße c/a Delattre,
R 109, 27 Beilbrief des Schiffes „Schwalbe" der Seehandlungs-Societät,
R 109, 27½ Uebergabe „ „ „ „ „ „ an den Kapitän,
R 109, 28 Beilbrief „ „ „Duc de Bevern" der Seehandlungs-Societät,
R 109, 29 „ der Galiaß „Fortuna" der Seehandlungs-Societät,

für deren Nachweis ich Herrn Geheimen Archivrat Dr. Kohlmann zu Dank verpflichtet bin.

**) Die Kenntnis vom Vorhandensein des Patents, das, wie M. Bär: Westpreußen unter Friedrich dem Großen, Bd. 1, Publikationen aus dem Königlich Preußischen Staatsarchiv, 83. Band, Leipzig 1909, S. Hirzel, S. 444, Fußnote 3 mitteilt, im Novum Corpus constitutionum Prussico-Brandenburgiensium 1772 N. 55 abgedruckt ist, verdanke ich Herrn Geheimen Ober-Finanzrat Lottner, die Erlaubnis seiner Einsichtnahme und Benutzung sowie die betreffenden Akten dem Präsidenten der Seehandlung, Herrn Wirklichen Geheimen Rat v. Dombois, Exzellenz. Das Patent ist auf starkem weißen Papier im Großfolio-Format in einer der Druckschrift ähnelnden Zierschrift auf der rechten Seite der halbgebrochenen Bogen geschrieben und füllt 24 Seiten aus. Es ist in französischer Sprache abgefaßt. Auf der linken Hälfte jeder Seite steht in laufender deutscher Handschrift die Übersetzung ins Deutsche. Sie ist augenscheinlich erst später eingetragen, vermutlich aus dem Entwurf, der sich in deutscher Sprache in dem Aktenstück R 96, 423 K befindet und mit dem sie übereinstimmt. Der oben angeführte Eingangssatz und die später angeführten Artikel des Patents sind dem deutschen Entwurfe entnommen.

und darauf legte er besonderen Wert, auch die Beträge der Seefracht, für die jetzt von fremden Schiffen eingeführten Kolonialwaren usw. dem Lande erhalten bleiben.

Der König ließ daher im Jahre 1756 mit Spanien und Portugal Verhandlungen über Abschluß eines Handelsvertrages anknüpfen, bei denen unter anderen ein gewisser Meny verwendet wurde. Es wurde in den über Jahre sich hinziehenden Verhandlungen auch der Vorschlag gemacht, daß die preußischen Schiffe in Cadix in spanischen Besitz übergehen sollten, um die Umladung zu vermeiden und unter spanischer Flagge nach Südamerika fahren und zurückkehren sollten. Da dieser Modus gegen die spanischen Schiffahrtsgesetze verstieß, so wurde der Vorschlag bald fallen gelassen. Dagegen wurde die Anregung weiter verfolgt, die eine von dem Agenten Meny verfaßte, vom Kabinettsminister v. der Horst am 22. April 1767 dem König überreichte Denkschrift über den Handelsverkehr mit Portugal gegeben hatte. Meny schlug darin vor, in Cadix eine preußische Handelsniederlassung zu errichten durch eine zu diesem Zweck zu gründende Aktiengesellschaft, die mit eigenen Schiffen schlesisches Leinen, polnisches Wachs, Holz, Getreide ausführen und Seesalz in Preußen einführen sollte; schon die hierfür an fremde Schiffe gezahlten Frachtkosten seien ein sehr bedeutender Verlust für Preußen. Diese Anregung und die um dieselbe Zeit auf Betreiben des Grafen Zinzendorf in Cadix eröffnete Handelstätigkeit der Böhmischen Kompagnie zum Vertrieb der Leinenwaren Österreichisch-Schlesiens hatten nach längeren Verhandlungen den Erfolg, daß in einem am 11. April 1769 vollzogenen Schriftstück sich die schlesischen Leinenindustriellen durch Namensunterschrift bereit erklärten, in Cadix ein ständiges Leinenwarenlager im Werte von 500 000 Talern (1 500 000 Mark) zu unterhalten, um der Böhmischen Kompagnie Konkurrenz zu machen.

Inzwischen hatte auch ein gewisser Delattre, den Meny zuerst in einem Bericht aus Paris an den König vom 17. September 1766 als conseiller intime und Agenten des Königs in Paris erwähnt, sich erboten, die zur Ausführung des Handels erforderlichen Schiffe zu stellen.

Mit ihm tritt eine Person auf den Schauplatz, die als Haupttriebfeder in der Durchführung der Wünsche des Königs bezeichnet werden muß, wenn schon, wie die Folge zeigen wird, weniger die dem König vorschwebenden volkswirtschaftlichen als die erhofften persönlichen Vorteile dabei für sie bestimmend waren. Delattre, auch de Lattre geschrieben, war 1766 auf Empfehlung des Philosophen und Generalsteuerpächters in Frankreich, Helvetius,*) der gelegentlich eines längeren Besuches in Sanssouci den König zur Einrichtung der General-Accise- und Zoll-Direktion und Administration, kurz „Regie" genannt, bewog, mit noch fünf anderen Franzosen vom König vertraglich als „Regisseur" angestellt worden. Nach dem Berliner Adreßkalender**) von 1772 hatte er als Geheimer Finanzrat und Regisseur Général das Departement vom Königreich Preußen und Pommern dieser Behörde, der als Chef der Wirkliche

---

*) K. Braun-Wiesbaden: Von Friedrich dem Großen bis zum Fürsten Bismarck. Fünf Bücher Parallelen zur Geschichte der preußisch-deutschen Wirtschaftspolitik. Berlin 1882. L. Simion.

**) Adres-Kalender der Königlich-Preußischen Haupt- und Residentz-Städte Berlin, deren daselbst befindlichen hohen und niederen Collegien, Instantzien und Expeditionen, auf das Jahr MDCCLXXII mit Approbation der Königl. Preuß. Academie der Wissenschaften. 1772.

Geheime Etats-, Kriegs- und dirigierende Minister Julius August Friedrich Freiherr v. der Horst vorstand.

So stand die Angelegenheit, als die Verhandlungen zwischen Preußen, Österreich und Rußland wegen der Teilung Polens, die zu dem Vertrage vom 5. August 1772, der ersten Teilung Polens, führten, durch Veränderung und Verbesserung der wirtschaftlichen Vorbedingungen ihrer Förderung einen neuen Anstoß gab.

Dieser Anstoß wird am besten durch den Bericht v. der Horsts vom 4. August (man beachte das Datum!) an den König auf dessen Befehl, den Handel mit Spanien in die Wege zu leiten, ersichtlich; der Minister meldet: gerüchtweise verlaute, daß Österreich die Salzbergwerke Wilitzka und Bochnia, die bisher (wegen des Salzregals) dem König von Polen 100 000 Dukaten jährlich brachten, behalten werde und fährt fort:

„Maintenant il dépend de Votre Majesté de réduire presqu'à rien cet énorme avantage de l'Autriche et de se l'approprier, en exceptant la consommation de ces Provinces Polonaises seulement, qui feront le partage de l'Autriche.

L'on peut fournir aux Polonais du Sel de mer*) . . . . Mais une chose indispensable . . . c'est que Votre Majesté donne le premier mouvement à ce commerce qui bientôt deviendra immense, si Dantzic ne peut plus le faire, qu'Elle fournisse les Fonds en grande partie, puis qu'il serait impossible de les trouver assez vite par l'association . . .“

Schnelligkeit des Handelns sei geboten, Salz müsse bestellt werden, geeignete Leute ernannt werden, denn verliere man in diesem Jahre einen Monat, so daß die Schiffe vor Eintritt des Frostes nicht zurück wären, so gingen vielleicht die Einnahmen eines ganzen Jahres verloren. Der Minister fügte dem Bericht noch eine Rentabilitätsberechnung des Unternehmens bei, die ihre Sicherheit dartun sollte.

Zur Erläuterung ist nur anzufügen, daß Österreich die Ausfuhr des in den ihm zugefallenen Salzbergwerken gewonnenen Salzes in die der Krone Polens verbliebenen Gebietsteile unmöglich machte, daß ferner Danzig, das freie Stadt geblieben war, durch Preußens Zuwachs an ehemals polnischem Gebiet von der See und seinem Hinterlande abgeschnitten war und daher Polens Salzversorgung nicht aufrechterhalten konnte. Sprang der preußische Seehandel jetzt sofort ein, so konnte er den Preis für diesen den Polen unentbehrlichen und von keiner anderen Seite her zu erlangenden Nährstoff stellen und sich selbst lohnende Frachten sichern, dem Staat durch das Salzregal eine sichere Einnahmevermehrung verschaffen.

Der König ließ am 6. antworten, so dringend auch der Anlaß zum Bericht sei, v. der Horst werde doch einsehen: „que faute de Mines d'or où Je puisse fouiller à bon plaisir, il faut que Je règle Mes entreprises sur l'Excedent de Mes Revenues. Celle de le commerce ne manque pas de solidité aussi si Je suis disposé à y fournir le fond que son exécution demande il s'agit seulement que Je gagne de temps qu'il Me faut pour l'amasser et quelques mois de retard ne mettront pas Je crois du dérangement dans l'affaire.“

*) Unter Seesalz ist hier wie im folgenden das über See eingeführte, aus der See gewonnene Kochsalz zu verstehen.

Der König war also zwar geneigt, die Sache, deren Vorteile ihm ohne weiteres verständlich waren, zu unterstützen, aber nicht mit laufenden Mitteln, sondern aus Ersparnissen, die erst noch gemacht werden sollten. Die hierdurch herbeigeführte Verzögerung sah er für das Gelingen der Unternehmung nicht für so bedeutsam an wie sein Minister, der gleich nach Empfang des Kabinettsschreibens am 7. um eine Audienz bat, da die Sache keinen Aufschub dulde. Der König gewährte diese durch Kabinettsschreiben vom 8., obwohl er die Wichtigkeit der Angelegenheit an sich erkenne und darüber persönlicher Aussprache nicht bedürfe, auf den 9. in Potsdam um 9 Uhr morgens.

In Verfolg der in dieser Audienz empfangenen Weisungen legte v. der Horst am 10. dem König eine Denkschrift über die Einrichtung des preußischen Salzhandels auf der Weichsel vor, zu der Geheimrat Delattre an Ort und Stelle die Vorbereitungen treffen solle. Ferner sollte ein Handelsfonds gegründet werden zum Vertrieb von Salz in Polen und zur Ausfuhr der dortigen Landeserzeugnisse: Getreide, Holz, Wachs, Hanf, Teer. Das erforderliche Salz sollte in Cadix durch den preußischen Generalkonsul für Andalusien eingekauft werden.

Der Handelsfonds sollte gebildet werden aus 180 000 écus, die die Tabaksregie hergeben sollte, den Zeichnungen des Hauses Splittgerber in Cadix und der schlesischen Leinenindustriellen, ferner aus sechs vom Geheimen Finanzrat Delattre angebotenen Schiffen. Diese sollten sobald als möglich nach Cadix in See gehen, um vor Winter zurück zu sein.

Diese Denkschrift gründete sich im wesentlichen auf einen von Delattre am 7. eingereichten Entwurf für die Satzungen einer zu bildenden Handelskompagnie.

Der König tadelt unterm 11., daß v. der Horst den spanischen Handel und die Salzeinfuhr in Polen in einen Topf werfe und gibt ihm auf, um feste Unterlagen für das Unternehmen zu gewinnen, erst einmal den Salzbedarf Polens festzustellen.

Zu diesem Behufe wurden die in den ehemals polnischen Landesteilen kommandierenden Generale durch Kabinettsschreiben angewiesen, über den Salzverbrauch zu berichten und sonstige Erkundigungen durch geeignete Behörden und Personen eingezogen, unter anderen auch durch Delattre; die Berichte, Aufstellungen und Ertragsberechnungen befinden sich in den Akten. Dabei sind auch die Vorstellungen der Königsberger Kaufmannschaft gegen die Verleihung des Monopols der Salzeinfuhr an die zu bildende Gesellschaft, das ihren legitimen Handel beeinträchtige, aufbewahrt. Der König wies ziemlich ungnädig die Eingabe ab, unter Berufung auf das Salzregal; die Königsberger Kaufmannschaft könne sich durch Übernahme des Handels auf der Weichsel und Verdrängung des Danziger Handels schadlos halten.

Delattre war inzwischen auch nicht untätig gewesen. Er hatte am 26. Juli dem König von Polen den Vorschlag gemacht, Polens Salzversorgung durch eine von Delattre gebildete Gesellschaft, die vom König von Preußen die abgabenfreie Einfuhr von Seesalz in den preußischen Häfen zugestanden erhalten habe, zu gestatten. Der König werde, wenn er diese Einfuhr in Polen zum Regal erhöbe, eine höhere Einnahme erzielen als durch das bisherige Steinsalzregal. Er, Delattre, sei im Besitz von Schiffen und Verbindungen in Frankreich, Portugal, Spanien und auch den Inseln des Mittelmeers.

Delattre wußte auch v. der Horst zur Unterstützung dieses Gesuches zu bewegen, denn am 16. September schrieb der Minister an den Königlich polnischen Generalmajor Baron de Cocceji einen Brief, in dem er die Angaben Delattres bestätigte, ferner mitteilte, daß die zu bildende Gesellschaft bereit sei, dem König von Polen à conto der späteren Einnahmen 50 000 écus bei Unterzeichnung des Vertrages zu zahlen und den General um Befürwortung des Delattreschen Gesuches bat, über dessen Person er hinzufügte: „Celui qui sera à la tête de la nouvelle Com-
Français de nation, grand Traffiquant et
pagnie est un certain mons. de Lattre (conseiller intime des Finances du roi
armateur de navires chez nous.
de Prusse et qui peut être un archiprêt trésorier à Votre cour).“ *)

Über den Erfolg dieser zwei Briefe ist in den Akten nichts enthalten, dagegen der Bescheid eines am 9. Oktober dem König von Preußen eingereichten Gesuches Delattres um Überlassung einiger Aktien der zu bildenden Gesellschaft als Entschädigung für seine Bemühungen. Friedrich lehnte das Gesuch als ungesetzlich ab und verwies Delattre auf ein festes Gehalt, das er als Direktor beziehen solle.

Am 10. Oktober legte Kabinettsminister v. der Horst dann den Entwurf des Patents der Seehandlungs-Sozietät dem König vor, da „ich denselben Eurer Königlichen Majestät Willensmeinung übereinstimmend, und zugleich auch dieses dafürhalte, daß vorläufig wohl nichts besseres, und so der Sache mehr angemeßen wäre, proponieret werden könne, als weshalb die Genehmigung hiervon Eurer Königlichen Majestät allerhöchstem Gutfinden lediglich überlasse", dessen Bestätigung am 14. Oktober 1772 durch eigenhändige Unterschrift Féderic erfolgte. Das Patent trägt die Gegenzeichnung v. der Horsts.

Die Seehandlungs-Sozietät wurde als Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 1 200 000 Talern (3 600 000 Mark) in 2400 Aktien zu 500 Talern (1500 Mark), von denen der König 2100 behielt, gegründet, die übrigen 300 Aktien wurden Privaten überlassen und sind im Laufe der Zeit von der Seehandlung zurückgekauft worden, die, nebenbei bemerkt, schon im ersten Drittel des vorigen Jahrhunderts das gesamte Aktienkapital der Staatskasse zurückgezahlt hat.

Delattre wurde Chef der Seehandlungs-Sozietät und gleichzeitig auch der zum Vertriebe des Salzes gegründeten Preußischen Kompagnie.**) Er hatte der Seehandlungs-Sozietät bei ihrer Gründung sechs Schiffe für 150 000 Taler (450 000 Mark) verkauft und sollte dabei nach Behauptung eines früheren Schiffbauers, späteren Seesalz Garde Magasin Général, Agaße, der einige der Schiffe selbst gebaut hatte, die Gesellschaft um 40 000 Taler (120 000 Mark) übervorteilt haben. Dazu sei eins der Schiffe zur Zeit des Verkaufes schon bei der Insel Wight gescheitert gewesen und

---

*) Die eingeklammerten Worte sind im Entwurf durchstrichen und durch die darüber eingefügten ersetzt. Der Grund dafür ist durchsichtig.

**) Die Kabinettsordre vom 12 Juli 1775 bezeichnet Delattre als „jusqu'ici Chef de la Société de Commerce maritime et de la Compagnie de Prusse“.

Das Patent für diese ist in derselben Weise ausgeführt wie das Patent der Seehandlung, doch ist das Datum nicht ausgefüllt, ebensowenig wie bei dem der Seehandlungs-Sozietät verliehenen zweiten Patent, das ihr die ausschließliche Einfuhr von Seesalz überträgt. Gezeichnet sind beide vom König. Eine deutsche Übersetzung ist bei beiden nicht eingetragen.

gar nicht in den Besitz der Käuferin gekommen. Ein Bericht des Staatsministers v. der Horst vom 16. Oktober 1774 spricht dagegen nur von 5 Schiffen, die Delattre der Gesellschaft verkauft habe. Agaße erhob diese Anschuldigungen gegen Delattre, als er selbst wegen Unregelmäßigkeiten in der Geschäftsführung in Untersuchung war, die mit Entlassung und Bestrafung endete. Es muß dahingestellt bleiben, ob seine Behauptung berechtigt war. Aufgeklärt ist die Angelegenheit nicht, da Delattre es vorzog, sich unter Überlassung seines Vermögens an die Seehandlungs-Sozietät und Erbittung seiner Entlassung, die ihm durch Kab. Ordre vom 12. Juli 1775 gewährt wurde, einer zur gleichen Zeit gegen ihn schwebenden Untersuchung wegen Verwendung von Gesellschaftsgeldern zu Handelsunternehmungen für eigene Rechnung zu entziehen. Nach dem Tode des Großen Königs erlangte dieser etwas zweifelhafte Ehrenmann durch die Gnade des Thronnachfolgers das eingezogene Vermögen wieder und dazu die Auswanderungserlaubnis. Jedenfalls gebührt ihm das Verdienst der ersten Organisation des preußischen Seesalzhandels, denn auch in dem Patent sind seine Vorentwürfe nicht zu verkennen.

In dem Patent selbst kommen die Beweggründe und Absichten des Königs bei Gründung der Gesellschaft noch weiter zum Ausdruck. Es fährt nach dem dieser Arbeit vorangesetzten Eingangssatze fort:

„Und da diese erste Unternehmung dienen, sie zu anderweitigen Handlungs-Operationen anzuführen: So wollen Wir aus Unsern eigenen Cassen den ersten Theil der Fonds darreichen, die zu diesem Etablissement erforderlich sind, von welchem Wir Uns so große Vortheile versprechen, daß man glauben darf, es werden sich alle und jede, denen das Wohl des Staats am Herzen liegt, und die ihr eigenes Vermögen durch anständige und erlaubte Wege zu vermehren gesonnen sind, daran Theil zu nehmen beeifern.

Zu dem Ende wollen Wir, daß vom 1ten Januar 1773 an, kein anderes Schiff, es sey fremd oder Einländisch, das nicht besagter, von Uns errichteter Handlungs Gesellschaft gehöret, oder für ihre Rechnung gebraucht wird, zum Ankauf und Verkauf des Salzes in denen Uns unterworfenen Häfen und Rheden aufgenommen oder zugelaßen werde, wer auch immer der Eigenthümer davon sey, oder unter welcher Flagge es verfahren würde bei Confiscation und andern Strafen, die Wir bestimmen werden."

Dann wird bestimmt, daß der Fordoner Zoll an der Weichsel Stapelplatz für alles flußabwärts kommende Wachs sein und der Gesellschaft der ausschließliche Ankauf des Wachses dort zustehen soll.

„Dieser ausschließende Verkauf, verbunden mit der Anfuhr der fremden Salze, macht einen Teil des Privilegs der Gesellschaft aus . . ."

„Machen bekannt, daß Wir besagter Gesellschaft gäntzlich und mit Ausschließung aller andern Inländer sowohl als Fremden erwehnte Zwei Articels des Oeconomie-Handels vorbehalten, maaßen Wir für derselben unentbehrlich halten, um ihre Schiffahrt durch einen sichern Gewinst zu begünstigen, und den Gliedern der Gesellschaft statt eines gewißen beneficii zu dienen und sie dadurch in den Stand zu setzen, ihre Fonds ohne Besorgnis in neuen Handlungs-Unternehmungen, deren glücklicher Fort-

gang nothwendig, dem allgemeinen Besten, dem Vertrieb und dem Fortkommen der Manufacturen, dem Verbrauch der Lebensmittel und der Nahrung einer großen Menge Menschen ersprießlich seyn muß, gebrauchen können."

Aus den nun folgenden, das Gründungskapital, die Aktien, die ausweislich des in den Akten erhaltenen Vordrucks in französischer Sprache ausgestellt waren, ihre Ausgabe, Verzinsung und die innere Organisation behandelnden Artikeln sei erwähnt, daß Artikel 12 die Leitung der Gesellschaft einem General-Direktions-Kollegium in Berlin überträgt, das aus einem Chef, zwei Direktoren, einem Direktor in Cadix bestehen sollte, deren Bestallung der König sich vorbehält und die nicht mit ihrem eigenen Vermögen für Verbindlichkeiten der Gesellschaft herangezogen werden können. Das General-Direktions-Kollegium erhält die Berechtigung, alle Beamte, Schiffsoffiziere usw. zu ernennen, die Auszahlung der Gehälter an diese und des Soldes an das Schiffsvolk zu veranlassen, den Ankauf der Waren, die Erbauung und Ausrüstung der Schiffe und alles, was zum Nutzen der Gesellschaft dienen könne, zu verfügen. Artikel 36 fügt noch hinzu: „Die Gesellschaft soll durch ihre Chefs geleitet und in allen Fällen, wo höhere Ordre erfordert wird, unter Unserer höchsten Persohn stehen."

Artikel 24 befreit die Gesellschaft von allen Abgaben, die dem Staate oder den Städten zustehen und auf den Eingang fremden Salzes gelegt sind und noch gelegt werden.

Der Wunsch des Königs, den Salzhandel in eigenen Schiffen betrieben zu sehen, erhellt aus folgenden Artikeln:

Artikel 31 bestimmt die Befreiung der Gesellschaft von dem seit Oktober 1770 eingeführten Zoll von 50 Prozent auf Hölzer, die aus Polen auf den Zuflüssen der Oder eingeführt werden, für die Dauer des Privilegs der Gesellschaft, da sie sonst gehindert würde, sich mit dem zum Schiffbau nötigen Bauholz zu versehen. Er gestattet ihr, alles nötige Schiffbauholz auf den Zuflüssen und Kanälen der Oder gegen den vor 1770 bestehenden Eingangszoll zu beziehen und hebt schließlich zum Besten der Gesellschaft alles und jedes bestehende oder zukünftige Privileg und Konzession auf, das „sie in ihrem freien Handel und Einkauf des zu der Erbauung, Betakelung und Ausrüstung ihrer Schiffe benötigten Holzes sowohl in Unseren Staaten als in Polen hindern könnte".

Artikel 32: Um besagte Gesellschaft zu begünstigen und alle Hindernisse aus dem Wege zu räumen, wodurch ihr Schiff-Bau könnte erschweret werden, so verbinden Wir Uns, ihr unverzüglich geräumige und zur Anlegung der Schiffs-Werffte schickliche Plätze anweisen und unentgeldlich einräumen zu lassen, nemlich einen Platz in Bromberg oder Fordon, nur zur Ablage der Wachse, Holtz, Getreydes zu dienen, einen andern bei Neu-Dantzig oder Neu-Fahrwasser, auf dem westlichen Sr. Königl. Majestät zustehenden Ufer der Weichsel. Einen Schiffs-Werft bey Stettin an der Oder, und so nahe als möglich an besagte Stadt; einen andern bey Memel, und zwar in der Lage, die ihren Arbeiten am bequemsten ist; und im Fall man einen Hafen in dem Ausfluß der Oder anlegen könne, so verbinden Wir Uns gleichergestalt, besagter Gesellschaft unentgeltlich einen bequemen Platz zur Anlegung ihres Schiffs-Werfftes in besagtem Orte einräumen und anweisen zu lassen, ohne uns doch zu den Kosten für irgend einen Bau anheischig zu machen . . .

Über die Bemannung und Bewaffnung der Schiffe und die Flagge handeln folgende Artikel:

Artikel 20: „Die Matrosen, Kommis und See-Officiers besagter Gesellschaft, sollen in Ansehung ihres Dienstes, unter keinen anderm, als blos unter Unsern bereits errichteten, oder noch zu errichtenden Admiralitäts-Kollegiis stehen."

Artikel 33: „Die Schiffe und das Schiffs-Volck besagter Gesellschaft sollen nicht von Unseren Krieges- und Domainen-Kammern zum Behuf der Transporte in Unseren Diensten können gebraucht werden, es sei wegen Krieg oder sonst, ohne der ausdrücklichen Bewilligung besagter Gesellschaft. . ."

Artikel 37: „Besagte Gesellschaft soll ihre Schiffe in solcher Anzahl und nach solcher Art bewaffnen und ausrüsten können, als es ihr zur Sicherheit ihrer Handlung nöthig scheinen wird, und sollen besagte Schiffe mit soviel Kanonen, Haubitzen, Doppelhacken, gegossenen oder eisernen, versehen seyn, als erforderlich sein wird, auch die Flagge*) mit dem Preußischen Wappen aufstecken können."

Artikel 38 und 39 verbieten einerseits der Gesellschaft, inländische Enrollierte auf ihren Schiffen anzuheuern, anderseits den Militärbehörden, Mitglieder der Schiffsbesatzung anzuwerben.

Artikel 40: „Besagte Gesellschaft soll in ihren Angelegenheiten zu ihrem Siegel und Pettschaft den Adler Unseres Wappen-Schildes mit den Worten: See-Handlungs-Gesellschaft, nehmen dürfen; Erlauben auch, daß sie besagtes Wappen-Schild an ihren . . . Schiffen, Kanonen . . . führen darff."

Die Schiffe der Seehandlungs-Sozietät erhielten durch diese Bestimmungen von vornherein einen besonderen Charakter. Wenn auch in den damaligen unruhigen Zeiten jeder friedliche Kauffahrer zu seiner Verteidigung Waffen an Bord führte, so stempelte die Befreiung von Hafenabgaben, von Requisitionen selbst für militärische Zwecke, der Schutz ihrer Besatzungen gegen die Willkür der Werber, ihre ausschließliche Unterstellung unter die Seebehörden die Schiffe der Gesellschaft zu etwas Besonderem. Es darf daher nicht wundernehmen, daß bei Wiederaufnahme der Reederei der Seehandlung im dritten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts die Seehandlungsschiffe als „königliche" die 1816 geschaffene Kriegsflagge führten und das Recht in Anspruch nahmen, einen weißen Wimpel mit schwarzem Adler und eisernem Kreuz zu führen.

Dieser Überlieferung entsprach es auch, daß den militärpflichtigen Mannschaften der Seehandlungsschiffe zuerst im Jahre 1825 die Vergünstigung gewährt wurde, daß bei guter Führung die Dienstzeit auf diesen Schiffen auf ihre aktive Militärdienstzeit in Anrechnung gebracht werden sollte.

Doch damit schweifen wir vom Thema ab.

Das Patent wurde auf 20 Jahre der Seehandlungs-Sozietät verliehen.

Artikel 41 verspricht der Gesellschaft den Schutz und die Begünstigung der vollständigen Freiheit ihrer Handlung und Schiffahrt und Ahndung aller ihr zugefügten Beleidigungen, üblen Begegnungen, Versagen der Gerechtigkeit, sowohl in Polen wie seitens irgendeiner Nation. Ein Versprechen, das bei dem damaligen Fehlen einer

*) Vermutlich, denn Belege fehlen, eine viereckige, weiße Flagge mit einem schwarzen Adlerorden, d. h. dem preußischen schwarzen Adler, wie ihn der Orden zeigt.

Marine von der Zuversicht zeugt, mit der sich der große König auf die von ihm geschaffene Stellung Preußens im Kreise der Großmächte stützte.

Das Patent der Seehandlungs-Sozietät wurde ergänzt durch das ebenfalls von v. der Horst gegengezeichnete, ohne Eintragung des Datums in Potsdam, vermutlich am selben Tage, vollzogene, gleichfalls in der Seehandlung aufbewahrte*):

„Edit du Roi qui permet aux seuls vaisseaux de la Société du Commerce maritime ou à ceux ayant commission d'elle de faire l'aport des Sels étrangers dans les Ports et atterages du Royaume pendant l'espace de vingt années consécutives à compter du premier Janvier 1773,

Et porte deffense à compter du jour de la publication des présentes de recevoir dans ces dits Ports et atterages aucuns autres vaissaux tant du Païs qu'étrangers, chargés de Sel étranger, pour être mis à terre, vendu au commerce dans les dits Ports et atterrages.“

In dieser Verordnung heißt es dann, daß der König es für nützlich gehalten habe, der Seehandlungs-Sozietät das ausschließliche Privileg der Salzeinfuhr zu erteilen:

„Pour donner à la Société du Commerce maritime . . . toute la faveur nécessaire à une entreprise utile, assurer le succès de sa navigation qui fait l'objet de nos voeux et dans la vue de seconder les efforts que nous attendons de son zèle dans la recherche des moyens propres à ouvrir à nos Etats, de nouvelles sources de Commerce en conservant à la prosperité de l'intérieur de nos Provinces, les premières bénéfices de l'industrie de la nation.“

In vier Artikeln wird der Seehandlungs-Sozietät das besagte Privileg erteilt, die Salzeinfuhr durch andere Schiffe bei Strafe der Konfiskation von Schiff und Salz zugunsten der Gesellschaft und bei einer Geldstrafe für den Schiffer oder Eigner von 500 Talern verboten, Schiffen in Seenot mit Salzladung das Einlaufen in preußische Häfen gestattet, aber Deklaration des Salzes bei der Zollbehörde vorgeschrieben und den preußischen Untertanen der Bezug von Salz über See für eigene Rechnung verboten.

Schließlich muß noch aus dem Edit du Roi betreffend die Gründung der Preußischen Kompagnie für den Verkauf des Seesalzes ins Ausland, das ebenfalls Potsdam ohne Datum**) vom König vollzogen, von v. der Horst gegengezeichnet ist und in der Seehandlung aufbewahrt wird, der trotz der Ablehnung der vorerwähnten Eingabe der Königsberger Kaufmannschaft günstige Entscheid des Königs erwähnt werden.

Um dem preußischen Handelsstande — so führt es aus — eine Entschädigung für den wenig einträglichen Salzhandel zu geben, will der König an seiner Stelle die reiche Ausfuhr von Leinewand und Leinengarn des Ermlandes, die früher diejenige des Auslandes übertraf und durch ihre Häfen ging, ihm wieder zufließen lassen und die alten Verordnungen zugunsten des Königsberger Handels mit dem platten Land Preußens wieder aufleben lassen.

---

*) Abgedruckt im Novum Corpus Constitutionum Prussico-Brandenburgensium 1772, Nr. 56. Vgl. Bär a. a. O., S. 444, Fußnote 3.

**) Vom 3. Oktober 1742 nach M. Bär: a. a. O., I. Bd., S. 444, Fußnote 4, wonach das Edikt im »Novum Corpus Constitutionum Prussico-Brandenburgiensium 1772, Nr. 51« abgedruckt ist.

Diese drei Patente und Verordnungen zusammengehalten, ergeben,

daß der König den Leitgedanken, aus dem heraus er die Handelsvertragsverhandlungen mit Spanien und Portugal eingeleitet hatte: Förderung der schlesischen Leinenindustrie durch direkte Ausfuhr in preußischen Schiffen, und somit Erhaltung des vollen Ertrages der Ereugnisse und der Fracht für Preußen, festhielt;

daß er die durch Übernahme der Seesalzeinfuhr und den Vertrieb des Salzes nach Polen gesicherte Rückfracht der Schiffe zwar als sichere Grundlage für die Seehandlungs-Sozietät annahm, diese aber nicht auf die Salzeinfuhr allein beschränkte, sondern ihr wesentlich weitere Ziele steckte: die Belebung des preußischen Seehandels;

daß er schließlich die der Provinz Preußen durch die Entziehung des Salzhandels drohende Schädigung durch Leitung der Leinenausfuhr über preußische Häfen abwenden wollte.

Der König verfolgte also mit der Gründung der Seehandlungs-Sozietät seine auf die Hebung der preußischen Industrie und des Seehandels gerichteten Pläne auf dem vom Kabinettsminister v. der Horst vorgeschlagenen, als gangbar erkannten Wege, um dessen Ebnung Delattre unleugbare Verdienste hat.

Außerdem sollte die Seehandlungs-Sozietät „zur Auffaugung eines großen Teiles des Handels (Danzigs; D. Verf.) nach Polen dienen.“*)

Die von der Seehandlungs-Sozietät erworbenen Delattreschen Schiffe waren: „Herzog von Bevern“, auch „Duc de Bevern“ genannt, ein zweideckiges Fregattschiff, das im Jahre 1770 in Stettin vom damaligen Königl. Preuß. Pensionaire-Ingenieur und Schiffsbaumeister Louis Quantin**) auf Rechnung des Königl. Geheimen Ober-Finanz-, Kriegs- und Domainen-Rats Delattre erbaut war. Es war im Kiel 124′ 5¼″ (38 m), über die Steven 134′ 1″ (41 m) lang, über dem Bergholz 32′ 7″ (10 m) breit, 17′ 7½″ (5,3 m) tief, in den Decks 5′ 10½″ (1,8 m) hoch und etwa 350 Last (700 Registertonnen) groß; — „Gräfin Eichstädt“, „Concorde“, „Baron de Horst“, über die nähere Angaben nicht erhalten sind; — die Galiaß „Fortuna“, die für denselben Besitzer 1772 vom Schiffsbaumeister Nuske in Stettin gebaut war. Sie war über den Kiel 33 Ellen (30 m), über die Steven 74′ (22,5 m) lang, 23′ 5″ (7 m) breit, 8′ (2,4 m) tief und etwa 60 Last (120 Registertonnen) groß. — Das sechste Delattresche Schiff, dessen Verkauf an die Gesellschaft zweifelhaft ist, war das Fregattschiff „Printz von Preußen“.

Ob die neue Gesellschaft mit diesen Schiffen noch im laufenden Jahre die Fahrten aufgenommen oder ob Delattre sie schon während der Vorverhandlungen nach Spanien ausgesandt hat, damit sie vor Eintritt des Winters mit dem Salz zurück sein konnten, ist nicht festzustellen, wie überhaupt nur wenig über den Reedereibetrieb erhalten ist.

---

*) M. Bär: a. a. O., I. Bd., S. 444.

**) Louis Quantin, der in dem Beilbrief des von ihm 1780 erbauten Seehandlungs-Sozietäts-Schiffes „Schwalbe“ als Königlich Preußischer Schiffsbaudirektor bezeichnet wird, ist ausweislich der Akten betr. die Pensionierung des ehemaligen Schiffsbaumeisters Quantin (General-Direktion der Seehandlungs-Sozietät, Akten betr. Verkauf der Seehandlungs-Schiffe, N 828, Bd. 3) von Friedrich dem Großen zur Erbauung von Seehandelsschiffen aus Frankreich berufen worden.

Ein Bericht des Generaldirektionskollegs an v. der Horst vom 8. Oktober 1774 erwähnt, daß drei Schiffe mit Holz nach der französischen Küste befrachtet unterwegs sind und von dort Salz zurückbringen sollen. Die „Junge Henriette", vermutlich das 1774 bei Danzig für die Gesellschaft erbaute Schiff, das der erwähnte Agaße als zu groß für das dortige Fahrwasser bezeichnet, ist infolge Zusammenstoßes auf See mit Haverei in Emden eingelaufen und soll, da sie vor Winter den Heimatshafen nicht wieder erreichen kann, zwischen Holland und Frankreich mit Frachtfahrten beschäftigt werden. Die Fregatte „Baron de Horst" ist in Nantes, „Duc de Bevern" in La Rochelle angekommen.

Im Jahre 1780 ließ die Seehandlung noch ein Schiff, die „Schwalbe", erbauen, deren Beilbrief (Meßbrief) und die Übergabeverhandlung an den Kapitän nebst Inventarienverzeichnis noch erhalten ist. Es war $51^1/_3$' (15,2 m) lang, im Bergholz 18' (5,5 m) breit und hohl oder tief 9' (2,7 m).

Hiermit sind die über die Gründung der Seehandlung erhaltenen Quellen erschöpft. Der König verfolgte, wie Schubert*) a. a. O. auch durch Beispiele belegt, fortdauernd ihre Tätigkeit und ließ es nicht an Anregungen zur Hebung der Ausfuhr fehlen.

In den Seekriegen um die Jahrhundertwende und in dem späteren Zusammenbruch des Fridericianischen Staates ging der Reedereibetrieb der Seehandlungs-Sozietät ein. Ihr selbst erwuchsen in der Zeit der schwersten Not Preußens neue Aufgaben als Staatsbankhaus.*)

Erst ihr tatkräftiger Präsident Rother knüpfte an den ursprünglichen Plan des großen Königs wieder an, indem er im Jahre 1822 ein Bremer Schiff**) mit preußischen Industrieerzeugnissen, größtenteils mit Leinwand, für eigene Rechnung der Seehandlung belud und zunächst nach den ehemals spanischen Kolonien Südamerikas, die gerade ihr Joch abgeschüttelt hatten, entsandte und nach günstigem Verlauf der Unternehmung die eigene Reederei der Seehandlung wieder einrichtete.

Stattliche Vollschiffe, schnelle Briggs, auf preußischen Werften nach amerikanischem Vorbilde gebaut, aus deren Bordseiten über dem weißen Gang Kanonenrohre dem Angreifer Abwehr drohten, trugen unter dem Schutze der preußischen Adlerflagge mit dem eisernen Kreuz, dem vom Großmast stolz wehenden, gespaltenen, weißen Wimpel mit schwarzem Adler und eisernem Kreuz***) die Erzeugnisse preußischen

---

*) Vgl. Geheimer Seehandlungsrat Dr. Paul Schubert: „Zur Geschichte der Königlich Preußischen Seehandlung" (Berlin 1904, Buchhandlung der „Post"), der in diesem gedruckten Vortrag die Gründung nur kurz streift. Braun a. a. O. behandelt nur das Salzhandelsmonopol und läßt die beabsichtigte Hebung des preußischen Seehandels ganz außer acht. Die gleichzeitig mit dem Korrekturabzug der vorliegenden Arbeit zu meiner Kenntnis kommende Abhandlung des Präsidenten der Seehandlung, Exzellenz v. Dombois: „Friedrich der Große und die Seehandlung" („Der Tag", Illustrierter Teil, Nr. 13 und 14, Januar 1912) bestätigt die von mir gegebene Darstellung der Gründungsgeschichte und gibt Beispiele für das dauernde Interesse des Königs an seiner Schöpfung.

**) „Mentor", S. & E. Delius gehörig, die auch mit einem Zwölftel an der Ladung beteiligt waren. Für die kaufmännischen Geschäfte war als Supercargo W. Oswald eingeschifft, der spätere Begründer des Hamburger Handelshauses Wm. O'Swald & Co.

***) Die Berechtigung zur Wimpelführung wurde merkwürdigerweise nicht von einem der großen Seestaaten, sondern von den deutschen Bundesstaaten Hannover und Hamburg bestritten im Jahre

Gewerbefleißes nach den Küsten Amerikas, über die Sandwich-Inseln und Philippinen bis nach Kanton, knüpften dort lohnende Handelsbeziehungen an und führten im Austausch Tee, Seide und sonstige Kolonialprodukte in die Heimat zurück. Ihre tüchtigen preußischen Kapitäne förderten durch ihre nautischen, meteorologischen, hydrographischen Beobachtungen die Sicherheit der Seefahrt und dienten durch ihre Beobachtungen auch der Wissenschaft.*)

Das Beispiel der Seehandlung, ihre Beteiligung an privaten Reederei-Unternehmungen, wirkte belebend und ermutigend auf den preußischen Seehandel.

Als dann nach den Stürmen des Jahres 1848, die sich auch gegen die Vorrechte der Seehandlungsschiffe richteten, die Reederei der Seehandlung nach Rothers Rücktritt aufgelöst wurde,**) und im Jahre 1854 die Seehandlungsflagge, der preußische Aar auf weißem Grunde,***) von der Gaffel des letzten Seehandlungsschiffes „Preußischer Adler" sank, da hatte die Seehandlungs-Sozietät die von ihrem hohen Gründer ihr gestellte Aufgabe erfüllt: der preußische Seehandel beschiffte „außer den Häfen von Spanien die aller andern Plätze, wo sich vernünftige und sichere Aussichten zu einem tüchtigen Gewinn von Aus- und Einfuhr für Unsern Staat vorfinden möchte".

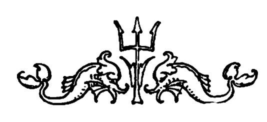
1828/29. Die dadurch veranlaßten Erörterungen im preußischen Staatsministerium brachten auch die Frage nach der Berechtigung zur Führung der Kriegsflagge zur Sprache. Die Seehandlung kämpfte für ihre Vorrechte mit allen Kräften, so daß ihr durch Kabinetts-Ordre vom 24. September 1834 für ihre Schiffe eine weiße Flagge mit dem preußischen Adler verliehen und diesen die Berechtigung gegeben wurde, jenseits der Linie einen ebensolchen Wimpel zu fahren. (Akten der General-Direktion der Seehandlungs-Sozietät betr. die Berechtigung zur Führung der Staatsflagge und des Wimpels.)

*) Vgl. H. Berghaus: Sechs Reisen um die Erde der Königlich Preußischen Seehandlungs-Schiffe „Mentor" und „Prinzeß Louise" innerhalb der Jahre 1822 bis 1842. Auszug aus den Schiffsjournalen in bezug auf Physik und Hydrographie. Berlin 1842.

**) Hierbei erwarb das Allgemeine Kriegsdepartement, Marineabteilung, des Kriegsministeriums das Fregattschiff „Merkur", das der jungen Marine als Übungs-, Transport- und Kasernenschiff gute Dienste geleistet hat.

***) Die preußische Handelsflagge hatte ursprünglich dieselbe, 1803 durch Kabinettsordre bestätigte, zuerst 1739 in einer Verfügung an die ostpreußischen Kammern erwähnte Form, „weiße Flagge mit einem schwarzen Adlerorden". 1818 wurde eine „ordentliche Landes- und Handelsflagge" eingeführt, die aus drei gleichbreiten wagerechten Streifen, schwarz, weiß, schwarz, bestand, diese 1823 dahin geändert, daß die beiden schwarzen Streifen zusammengenommen den dritten Teil der ganzen Flaggenbreite einzunehmen haben und daß der mittlere weiße Streifen den heraldischen preußischen Adler erhalten solle. (Akt. d. Kgl. Geh. Ziv. Kab. betr. d. Allgemeinen Bestimmungen über die Seeschiffahrt u. Flaggen, Bd. I, 1818—1900, für deren Benutzung ich dem Chef des Zivilkabinetts Sr. Majestät des Kaisers und Königs, Herrn Wirklichen Geheimen Rat v. Valentini, Exzellenz, zu Dank verbunden bin.)

Meuß, Kapitän zur See z. D.,
Oberbibliothekar des Reichs-Marine-Amts.



Friedrich der Große und die Marine der Gegenwart.

Skizze von Kapitänleutnant G. v. Janson.

Während der große König seine übermächtigen Gegner im Siebenjährigen Kriege in heißem Ringen bezwang und damit seinem jungen Preußenstaate das arg bedrohte Dasein rettete, kämpften in ebenfalls siebenjähriger Fehde England und Frankreich um die Seeherrschaft und um Kanada — Preußens Verbündeter gegen Preußens Gegner. Der Kampf der beiden Westmächte hat insofern die preußische Kriegführung zu Lande entlastet, als Frankreichs Macht durch ihn empfindlich geschwächt wurde; anderseits ist, wie der große Pitt ausdrücklich feststellte, Nordamerika für England in Deutschland erobert worden, d. h. durch die preußischen Waffen. Heere und Flotten erscheinen hier im hellen Licht der Gesamtkriegsgeschichte als lediglich zwei verschiedene Ausdrucksformen derselben Sache, der Wehrmacht ihrer Völker. Der Krieg ist (nach Clausewitz) die Fortsetzung des politischen Verkehrs mit anderen Mitteln oder (nach Sir Cyprian Bridge) organisierte Gewalt. Beide Definitionen verlangen eine einheitliche, systematische Kriegführung, die sich aller Kriegsmittel zu einem Endzwecke — der Niederwerfung des Gegners — bedient.

Keine Zeit bedarf mehr als die Gegenwart der steten Mahnung an diese Einheitlichkeit der Kriegführung, denn die gewaltig entwickelte Technik hat die einzelnen Waffen und Waffengruppen, insbesondere die modernen Kriegsflotten, zu so eigenartigen Sonderwerkzeugen ausgestaltet, daß die Versuchung nur allzunahe liegt, das Trennende in den Vordergrund zu stellen und übertrieben zu individualisieren. Vergessen wir aber nicht, daß das Trennende zwischen den Hauptwaffengruppen — zwischen Heer und Flotte — eben in erster Linie das Technische, das Handwerksmäßige ist, während das Gemeinsame und zugleich das Beherrschende in dem führenden Geist liegt, dem Geist, der die Mittel der Kriegführung tatsächlich nur als Mittel auffaßt, sich im großen nicht von ihnen das Gesetz diktieren läßt, sondern sie souverän handhabt.

In diesem Geiste ist jeder wahrhaft große Feldherr auch ein Held und Lehrer für die Marine, und keiner verdient mehr Beachtung und Nachfolge als der große König, der es vermochte, allein einer Welt in Waffen zu trotzen, der, obwohl ihn seine Bundesgenossen oft genug im Stich ließen, obwohl er selbst über keine Seestreitkräfte verfügte, dennoch nahezu alle Kriegsmittel seiner Zeit für sich und sein klarerkanntes Ziel in Bewegung zu setzen und jede gegen ihn aufgestellte Übermacht endlich zum Stehen zu bringen verstand. Der Mangel an brauchbarer Seekriegserfahrung hat in unseren Tagen zu einer Überschätzung der zahlenmäßigen Übermacht geführt, die durch die nicht militärisch geschulte Denkweise weiter an der Seemacht interessierter Kreise und durch die wachsende Anteilnahme einer zur Überschätzung materieller Faktoren neigenden öffentlichen Meinung allmählich in einen „rage du nombre“ ausartet. Das Anstreben der numerischen Überlegenheit ist an sich stets berechtigt, ja ein selbstverständliches Gebot — die einfache Resignation einer gegebenen Übermacht gegenüber aber ist verwerflich und bezeichnet eine Auffassung, die von der Geschichte nicht hat lernen wollen. Täte die Qualität der Streitmittel und ihre ge-

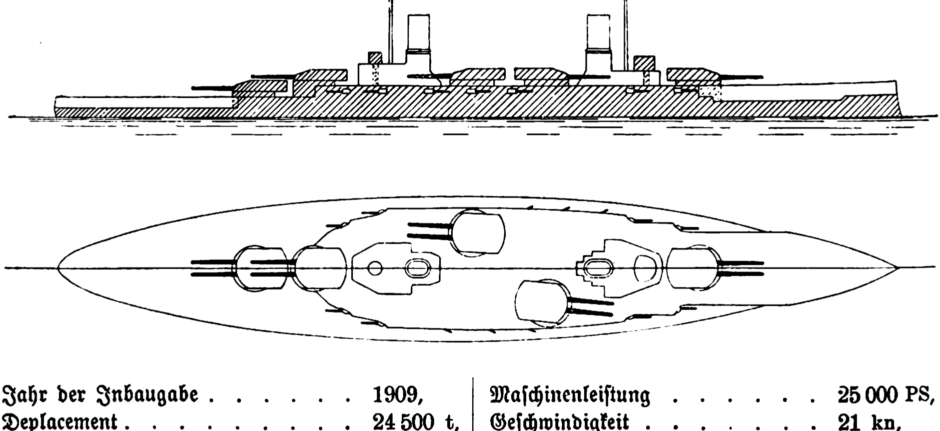
schickte Verwendung nicht unendlich viel zum Ausgleich, so könnte ein einfaches Abzählen an Stelle des blutigen Entscheidungskampfes treten.

Jedermann weiß, was Friedrich der Große mit der verspotteten „Potsdamer Wachtparade" geleistet hat, wie Napoleon mit dem Schatten eines Heeres 1814 seinen an Zahl überlegenen Gegnern noch die größten Schwierigkeiten bereitete und wie Japan, obwohl wiederholt in der Minderzahl und nie in der Überzahl, stets die Russen besiegte. Nelson schlug bei Trafalgar mit 27 Schiffen die 33 Schiffe starke feindliche Flotte und vernichtete sie zum großen Teile. Niemand hat die persönliche Überlegenheit des Feldherrn höher bewertet als Napoleon. In stolzem Selbstgefühl hat er seine Person einem ganzen Heereskörper gleich gesetzt, und er hat das Wort geprägt: „Im Kriege sind die Menschen nichts, ein Mann ist alles". Liegt hierin auch eine Übertreibung, so birgt dieser Ausspruch doch den Kern der Wahrheit. Die tausendfältigen Möglichkeiten des Krieges geben dem überlegenen Geist Mittel an die Hand, durch die Führung den Mangel an Zahl bis zu einem gewissen Grade auszugleichen; das Ziel solcher Führung muß in erster Linie sein, an einem bestimmten Punkte zur Entscheidung eine Überlegenheit zu versammeln. Darin liegt das Geheimnis der Erfolgsmöglichkeit für den Schwächeren, in der Strategie wie in der Taktik, zu Lande wie zu Wasser. Erleichtert wird die Ausführung, wenn es vorher gelang, den Gegner zu einer Teilung zu verleiten; hierzu kann unter Umständen die Politik mithelfen, nicht zum wenigsten auf dem Meere. Man denke ferner nur an Napoleons Devise „activité, activité, vitesse" und an die Erfolge, die dieser Grundsatz gerade damals, als der Kaiser jene Worte schrieb (Feldzug 1809), gezeitigt hat. Ein geistiger Kampf muß der Herbeiführung einer Waffenentscheidung vorangehen. — Kein Staat in der Geschichte aller Zeiten hat in seiner Politik dem so folgerichtig Rechnung getragen, wie Brandenburg-Preußen, kein Feldherr hat je alle Fähigkeiten, die Zahl durch den Geist zu überwinden, so in sich vereint, wie Friedrich der Große. Der friderizianische Geist, der Geist der kühnen wagemutigen Offensive, des unvergleichlichen Ausharrens in bedrängten Lagen, der Hochbewertung aller Imponderabilien, des straffen altpreußischen Ehrbegriffs, der vollen selbstlosen Hingabe an das große Ziel — er möge auch unsere Zeit befruchten und in die Tage des Materialismus und Mechanismus einen Sonnenstrahl aus der Höhe senden. Die preußische Armee und mit ihr das ganze deutsche Heer begehen in diesem Jahre feierlich den Gedenktag des Großen Königs. Für die gesamte deutsche Wehrmacht und damit auch für die Marine soll dieser 200. Geburtstag Friedrichs des Großen ein Festtag, ein erhebender und mahnender Festtag sein; ein Tag, der wie jeder rechte Gedenktag dazu dienen soll, sich in den Geist des Helden, seine Auffassung und Ziele, seine Denk- und Arbeitsweise, so recht zu vertiefen und sich an einem erhabenen durch die geschichtliche Distanz weithin sichtbaren Vorbilde zu begeistern und zu klären. Dazu verhelfe auch uns der Tag des Großen Friedrich.

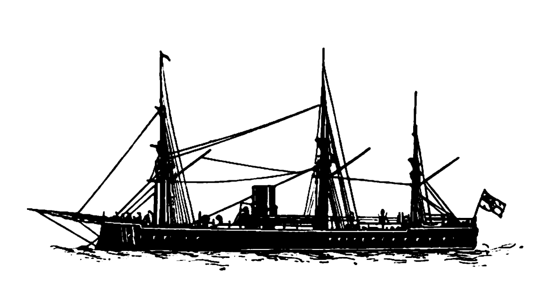


Das neue Linienschiff „Friedrich der Große“.

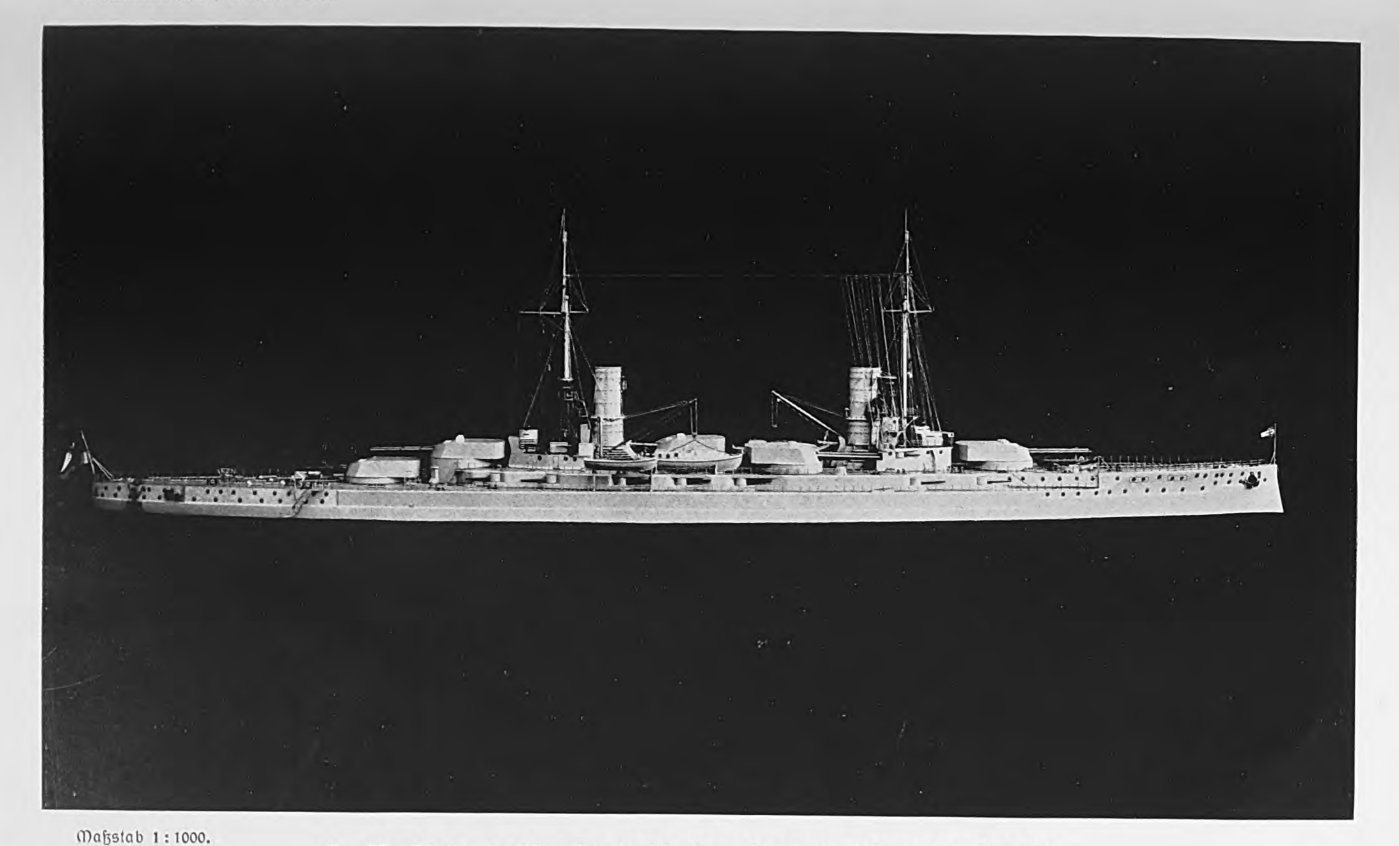
In Nachstehendem geben wir einen Decksplan und eine Seitenansicht des am 10. Juni 1911 auf der Vulcan-Werft in Hamburg vom Stapel gelaufenen Linienschiffes „Friedrich der Große“, das im Herbst dieses Jahres dienstbereit sein wird.



Jahr der Inbaugabe	1909,	Maschinenleistung	25 000 PS,
Deplacement	24 500 t,	Geschwindigkeit	21 kn,
Länge	172 m,	Kohlenvorrat, normal	1000 t,
Breite	29 m,	Gesamtbunkerinhalt	3600 t,
Tiefgang	8,3 m,	Bestückung	zehn 30,5 cm,
			vierzehn 15,0 cm,
			zwölf 8,8 cm.



Das alte Panzerschiff „Friedrich der Große“
(vor dem Umbau).



Maßstab 1 : 1000.

S. M. Linienschiff „Friedrich der Große“ (Stapellauf 1911).

Deplacement 24500 t, Länge 172 m, Breite 29 m, Tiefgang 8,3 m. 25000 Pferdestärken, 21 kn Geschwindigkeit.
Armierung: zehn 30,5 cm-, vierzehn 15 cm- und zwölf 8,8 cm-Geschütze.

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Marine-Etat. Nach den zu Ende Dezember veröffentlichten Angaben über den Marine-Etat für 1912 werden folgende Ausgaben gefordert (in Klammern die Zahlen für 1911):

Ordentlicher Etat:		
Fortdauernde Ausgaben	177 927 651 *M*	(167 207 154 *M*)
Einmalige Ausgaben	196 738 665 "	(181 916 615 ")
Außerordentlicher Etat	82 570 000 "	(108 909 917 ")
Zusammen . . .	457 236 316 *M*	(458 033 686 *M*)

Die Einnahmen sind auf 1 031 367 *M* veranschlagt, gegen 1 305 067 *M* im Vorjahre. Der Kiautschou-Etat schließt in Einnahme und Ausgabe mit 13 939 725 *M* ab; der Reichszuschuß beträgt 7 595 565 *M* (7 491 190 *M*).

Zur Durchführung des Flottengesetzes sind neue Stellen für Offiziere und Beamte (Zahlmeister) vorgesehen, und zwar:

beim Seeoffizierkorps: 1 Vizeadmiral, 1 Kontreadmiral, 4 Kapitäne zu See, 10 Fregatten- oder Korvettenkapitäne, 22 Kapitänleutnants, 52 Oberleutnants und Leutnants zur See;

beim Ingenieurkorps: 6 Chefingenieure oder Oberstabsingenieure, 4 Stabsingenieure, 9 Oberingenieure und 16 Ingenieure;

beim Sanitätsoffizierkorps: 4 Oberstabsärzte, 3 Stabsärzte, 5 Oberassistenzärzte und Assistenzärzte;

bei den Marine-Zahlmeistern: 3 Stabszahlmeister und 6 Zahlmeister.

Bei dem militärischen Personal der oberen Dienstgrade, soweit es von den Bedarfsberechnungen zum Flottengesetz nicht betroffen wird, sollen folgende Vermehrungen eintreten:

bei der Marineinfanterie: 4 Oberleutnants und Leutnants für Maschinengewehrzüge;

beim Waffenwesen: 3 Feuerwerkskapitänleutnants und 4 Feuerwerksleutnants;

beim Torpedowesen: 1 Torpederkapitänleutnant, 2 Torpederleutnants, 1 Torpedooberstabsingenieur, 1 Torpedooberingenieur und 1 Torpedoingenieur;

beim Minenwesen: 1 Torpederkapitänleutnant und 2 Torpederleutnants.

An neuen Stellen für pensionierte Offiziere sollen hinzutreten:

beim Seeoffizierkorps 5 Stellen;

beim Ingenieurkorps 1 Stelle.

Die Erhöhung des Personalstandes in den Dienstgraden vom Deckoffizier abwärts beträgt 3549 Köpfe.

Die Ausgaben für Indiensthaltungen sind hauptsächlich wegen vermehrter Indienststellungen von Schiffen größeren Typs um 3 517 000 *M* höher als im Vorjahr, nämlich mit 50 511 000 *M* angesetzt.

Die Ausgaben für das Waffenwesen erfahren infolge des zunehmenden Bestandes an in Dienst befindlichen Schiffen und insbesondere infolge des Eintritts der neuesten Schiffe mit ihrer wesentlich verstärkten Armierung in die Flotte eine weitere Steigerung von 2 363 016 *M* gegen das Vorjahr.

Es werden gefordert:

Erste Raten zum Ersatz des Linienschiffes „Brandenburg“, des Großen Kreuzers „Kaiserin Augusta“ und der Kleinen Kreuzer „Irene“ und „Prinzeß Wilhelm“, zum Bau einer Torpedobootsflottille und eines Hebeschiffs für Unterseeboote;

Zweite Raten für die Linienschiffe „Ersatz Kurfürst Friedrich Wilhelm“, „Ersatz Weißenburg“ und „S“, für den Großen Kreuzer „K“, für die Kleinen Kreuzer „Ersatz Seeadler“ und „Ersatz Geier“;

Dritte Raten für die Linienschiffe „Kaiserin“, „Ersatz Aegir“ und „Ersatz Odin“ sowie für den Großen Kreuzer „J“;

Schlußraten für die Linienschiffe „Oldenburg“ (Ersatz „Frithjof“), „Kaiser“ (Ersatz „Hildebrand“) und „Friedrich der Große“ (Ersatz „Heimdall“), für den Großen Kreuzer „Goeben“ (H), für die Kleinen Kreuzer „Stralsund“ und „Straßburg“ (Ersatz „Condor“) sowie für 1 Torpedobootsflottille. Für Unterseeboote sind wie im Jahre 1911 15 000 000 *M* eingestellt.

Erste Raten für die Bedürfnisse der Werften sind eingesetzt:

für die Werft Wilhelmshaven: zum Bau eines Schwimmdocks, zur Einrichtung der Gießerei für die Herstellung von Stahlguß, zur Vergrößerung der Mechanikerwerkstatt, zur Verbesserung der Gleisanlagen, zum Anschluß an die städtische Kanalisation, zur Beschaffung eines Ersatzes für den Schleppdampfer „Boreas“;

für die Werft Kiel: zur Vergrößerung der Mechanikerwerkstatt, zum Ausbau des Werftgebiets bei Ellerbek, zum Bau einer Brückenanlage im Werftinnenhafen, zur Verbesserung der Gleisanlagen und zu Baggerungen im Kieler Hafen;

für die Werft Danzig: zur Verlegung und Erweiterung der Verzinkerei und zu weiteren Anlagen für Unterseebootszwecke;

außerdem: zur Beschaffung eines Seeschleppdampfers für Helgoland, zur Herrichtung weiterer Schiffsliegeplätze in Sonderburg sowie zur Herstellung einer Uferbefestigung bei den Schiffsliegeplätzen in Sonderburg.

Für Zwecke der Artillerieverwaltung werden neu gefordert Mittel für den Bau je eines Geschoßmagazins in Mariensiel und Dietrichsdorf, für den Bau eines Laboriergebäudes in Mariensiel, für den Ausbau des Munitionshofs in Mariensiel und für den Ersatzbau einer Ladebrücke in Dietrichsdorf.

Beim Torpedowesen sind an Hochbauten neu vorgesehen der Bau einer Werkstatt für Torpedomontage in Friedrichsort, die Erweiterung der Geschützmontagewerkstatt dortselbst und die Erweiterung der Anlage zur Herstellung von destilliertem Kesselwasser für Torpedoboote in Wik. Beim Minenwesen sollen einige Fahrzeuge ersetzt oder ausgebessert und das Sperrmaterial vervollständigt werden.

— Hochseeflotte. Zum Jahreswechsel hat der Flottenchef den beiden Geschwadern nachstehenden Glückwunsch übermittelt:

„Mein herzlicher Glückwunsch zum Jahreswechsel für die Hochseeflotte wird getragen von dem Bewußtsein, daß Dienstfreudigkeit, Pflichttreue im Kleinen wie im Großen und sturmfeste Kameradschaft unter uns über allem Wechsel der Zeit stehen und so das ruhige Vertrauen wie den Stolz auf unsere Waffe allzeit rechtfertigen werden.“

Das Weihnachts- wie das Neujahrsfest haben wiederum Anlaß gegeben zum Austausch von Glückwünschen und sonstigen Aufmerksamkeiten zwischen Schiffen und ihren Patenstädten, so z. B. zwischen dem Kreuzer „Berlin“ und der Stadt Berlin. — Der Kreuzer „Cöln“ zeigte der Stadt Cöln seinen Eintritt in die Hochseeflotte an und lud den Vertreter der Stadt zu einer Besichtigung des Schiffes ein. — Die Ortsgruppe Stettin des Deutschen Flottenvereins sandte dem Kreuzer „Stettin“ eine größere Geldspende, damit unbemittelte Mannschaften auf Heimatsurlaub selbst bei großer Entfernung des Elternhauses von Kiel reisen könnten. 14 Matrosen und 11 Heizern, die sich im letzten Jahre tadellos geführt hatten, wurde dadurch der Besuch des Elternhauses zum Weihnachtsfeste ermöglicht. —

Nach Rückkehr der Mannschaften vom Weihnachtsurlaub setzten die Schiffe die Einzelübungen von Kiel und Wilhelmshaven aus fort. Das I. Geschwader führte eine achttägige Übungsfahrt in der Nordsee aus.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader: Der Geschwaderchef ging am 5. Januar auf „Nürnberg“ von Schanghai nach Nanking, kehrte am 11. auf „Luchs“ nach Wusung-Reede zurück und machte vom 15. bis 24. mit dem Flaggschiff „Scharnhorst“ eine Kreuzfahrt nach Amoy und Swatau. „Gneisenau“ kehrte von Amoy nach Schanghai zurück und blieb mit „Emden“ und „S 90“ dort. Vor Hankau befindet sich „Iltis“ sowie seit dem 16. Januar das Flußkanonenboot „Vaterland“. „Otter“ blieb im oberen Yangtse (Tschungking) stationiert. „Nürnberg“ und seit 24. Januar „Luchs“ liegen vor Nanking; „Leipzig“ ist seit 4. Januar in Tsingtau. „Jaguar“ besuchte Pakhoi und kehrte dann nach Hongkong zurück; „Tiger“ ging von Tsingtau nach Futschau. Flußkanonenboot „Tsingtau“ blieb vor Canton, Torpedoboot „Taku“ in Tsingtau.

Australische Station. „Condor“ ist von Apia Mitte Dezember in Rabaul (Neupommern) eingetroffen; „Cormoran“ liegt in Jaluit (Marschallinseln); „Planet“ besuchte die Hermit-Inseln und lief auf der Reise nach Tsingtau Yap (Westkarolinen) und Kelung (Formosa) an.

Ostafrikanische Station. „Seeadler“ besuchte auf einer Kreuzfahrt Majunga (Madagaskar) und East-London.

Westafrikanische Station. „Eber“ ging von Las Palmas über Conakry (Französisch-Guinea), Freetown, Monrovia, Lome nach Forcados (Nigeria); „Panther“ trat am 5. Januar von Kiel die Ausreise an, auf der zunächst Southampton und Lissabon angelaufen wurden. „Möwe“ setzte nach einem 14tägigen Aufenthalt in Lüderitzbucht die Tätigkeit im Vermessungsgebiet fort und lief die Walfisch-Bai an.

Amerikanische Station. „Bremen“ ging am 1. Januar von St. Thomas über Havana und Tampa (Florida) nach New Orleans.

Mittelmeer. „Loreley“ blieb vor Konstantinopel. „Geier“, der zeitweise der Mittelmeerstation zugeteilt ist, ging vom Piraeus nach Alexandrien.

— Schulschiffe. Die Schulschiffe haben die Heimreise von den westindischen Inseln angetreten. „Victoria Louise“ ist von Port of Spain über St. Thomas in Las Palmas angekommen und von dort nach Cadiz in See gegangen. „Hertha“ besuchte Santiago de Cuba und Charleston (Süd-Carolina) und ging von dort nach den Bermudas. Von dort ist „Hansa“ nach Las Palmas in See gegangen. Auch „Vineta“ ist von Havana über Port au Prince und St. Thomas auf dem Wege nach Las Palmas.

— Hilfeleistungen deutscher Kriegschiffe im Auslande. Über die einem norwegischen Segelschiff geleistete Hilfe berichtet S. M. S. „Cormoran“ wie folgt:

Als S. M. S. „Cormoran“ am 5. September mittags im Simpson-Hafen mit Torpedoschießübungen beschäftigt war, wurde durch ein Boot die Bitte um Unterstützung der norwegischen Bark „Fram“ überbracht, die beim Einlaufen in den Hafen von Matupi, ihrem Bestimmnngsort, mit einer Ladung Kohlen auf der flachen 4,5 m-Stelle in der Einfahrt festgekommen war. Das Torpedoschießen wurde sofort abgebrochen und in der Einfahrt zum Matupi-Hafen dicht bei der gestrandeten Bark zu Anker gegangen. Durch das Vermessungspersonal S. M. S. „Planet“ wurde dann die Umgebung des festgekommenen Schiffes sorgfältig ausgelotet. Es stellte sich heraus, daß es vorn an Steuerbord auf der Westseite der Untiefe festsaß. Bei Hochwasser am Spätnachmittage verlegte „Cormoran“ den

Ankerplatz südlich der Bark; vom Heck wurde eine Leine nach der Bark ausgefahren. Gleichzeitig versuchten die beiden Dampfpinassen des „Planet" unter Leitung des Kommandanten, Korvettenkapitän Habenicht, das Schiff abzuschleppen. Schon bevor die Leine völlig steif geholt war, kam das Schiff frei und segelte in den Hafen.

Der norwegische Konsul hat dem Kommando S. M. S. „Cormoran" für die geleistete Hilfe seinen Dank ausgesprochen.

S. M. S. „Seeadler" hat Ende Oktober dem bei der Insel Yusi (Portugiesisch-Ostafrika) festgekommenen Dampfer „Irmgard" der Hamburg-Bremer Afrika-Linie Hilfe geleistet. Der Dampfer ist schließlich von selbst freigekommen. Um sich für die Hilfeleistung erkenntlich zu zeigen, hat die Direktion der Dampferlinie der Marinestiftung Frauengabe Berlin-Elberfeld ein Kapital von 3000 M. und der Mannschaft S. M. S. „Seeadler" 15 Kisten Bier und für jeden Mann der Besatzung eine Kiste mit 50 Zigarren gestiftet. Se. Majestät der Kaiser hat die Annahme dieser Geschenke genehmigt.

Bei einem Feuer, das am 9. Oktober in der Foochow Road in Schanghai ausbrach und gegen hundert Häuser eingeäschert hat, hat die Mannschaft von S. M. S. „Jaguar" — etwa 20 Mann unter Führung eines Offiziers — helfend eingegriffen und sehr wesentlich mit dazu beigetragen, daß das Feuer nicht noch unendlich viel größeren Schaden angerichtet hat. Der Vorsitzende des Stadtrats der Internationalen Niederlassung hat aus Anlaß der tapferen Hilfe an den deutschen Generalkonsul ein Dankschreiben gerichtet und ihn gebeten, den Dank für die sehr wertvolle Hilfe der Besatzung zu übermitteln.

— Stapellauf. S. M. Torpedoboot „G 8" ist am 21. Dezember in Kiel, S. M. Torpedoboot „V 4" am 23. Dezember in Stettin vom Stapel gelaufen.

— Ausrangierung. Durch Allerhöchste Kabinettsordre vom 13. Januar ist das alte Panzerschiff „Oldenburg" aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen. S. M. S. „Oldenburg" ist von der Aktiengesellschaft Vulcan, Stettin, in den Jahren 1883 bis 1885 erbaut und am 20. Dezember 1884 von Stapel gelaufen. Das Schiff ist in Dienst gewesen: vom 8. 4. 1886 bis 23. 12. 1886, vom 3. 5. 1887 bis 21. 10. 1887, vom 1. 5. 1889 bis 6. 8. 1892, vom 1. 10. 1897 bis 23. 4. 1899. Es hat während dieser Zeit vorwiegend an den Übungen des Geschwaders und der Manöverflotte teilgenommen. Von Anfang Dezember 1897 bis Anfang Mai 1898 war es zur Wahrung der deutschen Interessen auf Kreta im Mittelmeer.

— Admiral v. Hollmann hat am 19. Januar 1912 seinen 70. Geburtstag gefeiert. Aus dieser Veranlassung ist ihm vom Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts das folgende Telegramm gesandt worden:

„Am heutigen Ehrentage, an dem Euere Exzellenz auf ein an Arbeit und Erfolgen reiches Leben zurückblicken, bringe ich Euerer Exzellenz meine und der gesamten Kaiserlichen Marine, insbesondere aber des Reichs-Marine-Amts aufrichtigste und wärmste Glückwünsche dar. Mögen Euerer Exzellenz noch viele Jahre in bisheriger Gesundheit und Frische beschieden sein, und möchte das warme Interesse, das Sie der Fortentwickelung unserer Marine stets entgegengebracht haben, immer fortbestehen."

— Handelsschiffbau. Der außerordentliche Aufschwung in der Seehandelskonjunktur kommt in der großen Zahl der zur Zeit in Bau befindlichen Seeschiffe zum Ausdruck, die von Hamburger Reedereien in Auftrag gegeben worden sind. Die Gesamtzahl der Hamburger Neubauten beträgt 51 Dampfer mit 412 040 Brutto-Registertonnen, während die in den letzten zehn Jahren erreichte Höchstzahl 37 Schiffe mit 226 050 Brutto-Registertonnen betrug. Die Hälfte des zu erwartenden Tonnen-

gehalts der neuen Schiffe fällt auf die Hamburg-Amerika-Linie, die einen dritten Riesendampfer der Imperator-Klasse (je 50 000 Brutto-Registertonnen) in Hamburg in Bau gegeben hat. Bis auf 4 Dampfer sind die Aufträge aller Reedereien deutschen Werften zugute gekommen.

Der Wert aller Schiffe, die von deutschen Werften im Jahre 1911 an die deutschen Reedereien geliefert oder von diesen bei deutschen Werften bestellt worden sind, beträgt nach sachverständiger Schätzung nicht viel unter 300 Millionen *M*.

— Handelsstatistik. Der Wert des deutschen Außenhandels (Warenhandel, ohne Edelmetalle) betrug im Jahre

	1911	1910	1909
		Millionen Mark.	
Einfuhr	9 544,78	8 929,95	8 860,45
Ausfuhr	8 101,81	7 474,63	6 858,88
Zusammen	17 646,59	16 404,58	15 719,33

— Klubflagge. Dem Großherzoglich Mecklenburgischen Jachtklub zu Rostock ist mit kaiserlicher Genehmigung die Erlaubnis zum Führen einer besonderen Klubflagge erteilt worden, die in der Nationalflagge ein Abzeichen mit dem mecklenburgischen Farben nebst Wappen enthält.



England. Allgemeine Lage. „Schwer hängen die Wolken über dem heraufdämmernden neuen Jahr", — so beginnt die Neujahrsbetrachtung der „Times". Zwar herrsche äußerlich Ruhe in der Welt; „aber alle Nationen fühlen, daß dieser Friede zweifelhaft und unsicher ist. Der Sommer hat uns warnend gezeigt, daß der Frieden auf des Messers Schneide steht und daß er leicht und plötzlich umgestoßen werden kann". Niemals sei der Sinn Englands mehr auf Frieden gerichtet gewesen, als jetzt; aber Wochen hindurch hätten die verantwortlichen Stellen mit der Möglichkeit eines Krieges rechnen müssen. Sollte der Sturm ausbrechen, so würde England ihm standhalten. Aber es gelte wachsam zu sein in diesen Zeiten, „wo die Kriege plötzlicher ausbrechen, wo die ersten Schläge schneller und tödlicher sind als jemals zuvor". — Im Innern stände nicht alles zum Besten. Die Kluft zwischen den beiden großen Parteien habe sich erweitert. Die soziale Bewegung habe Bahnen eingeschlagen, wie man sie bis dahin nur auf dem Festlande gekannt hatte; die Streikunruhen des vergangenen Jahres seien sicherlich nicht die letzten gewesen. — Wie dem auch sei, England habe mehrere seiner glänzendsten Kriege geführt zu Zeiten, wo im Innern die Fehde wilder getobt habe, als es heute der Fall ist, und das Gefühl nationaler Zusammengehörigkeit umschließe noch immer die ganze Volksgemeinschaft.

Jedermann weiß, mit welchem „äußeren Feinde" diese Worte rechnen und daß sie vom Stand der Dinge ein durchaus unzutreffendes Bild entwerfen. Der Aufsatz ist bezeichnend für die in England herrschende Stimmung. Man möchte sich sicher fühlen und ist doch beunruhigt; man prüft Waffen und Rüstung und innere Bereitschaft, empfindet aber bei allem ein gewisses Unbehagen. Beachtenswert ist in diesem Zusammenhang eine Rede, die Lord Rosebery, mehrere Jahre hindurch selbst Leiter der britischen Politik, vor kurzem gehalten hat; er ist mit dem von Sir Edward Grey eingeschlagenen Wege nicht einverstanden. Er bedauert, daß England ein Glied in einer kontinentalen Mächtekombination geworden ist und hierdurch den betreffenden kontinentalen Mächten gegenüber unklare Verpflichtungen eingegangen

sei, deren Höchstmaß nicht klar begrenzt ist. Aus solcher Politik könnte jederzeit ein Weltbrand von der Ausdehnung der Napoleonischen Kriege entstehen, und hierfür habe sich England nicht entsprechend militärisch gerüstet. Der „Daily Chronicle“ schreibt hierzu: „Das britische Volk war viele Jahre nicht so unruhig über die äußere Politik Englands wie gegenwärtig. Es herrscht das Gefühl der Bestürzung über unsere auswärtigen Beziehungen und der undeutliche Verdacht, daß die Dinge nicht so sind, wie sie sein sollten.“ Diese Empfindungen fänden ihren Ausdruck in den Worten Lord Roseberys. „Man bemerkt in der Rede eine Unterströmung der Sympathie mit Gladstones Idealen des Friedens, der Neutralität und mäßiger Ausgaben für Rüstungen. Wir haben jetzt einen andern Weg betreten. Die Folge davon ist, daß England, dessen Hauptinteressen nicht auf dem europäischen Festlande liegen, knietief im Morast der europäischen Verwicklungen steckt. Wir haben gewissenhaft unsere Verpflichtungen in der Marokkofrage erfüllt. Nun handelt es sich um die Frage: haben unsere Verpflichtungen Frankreich gegenüber ein Ende, oder sind wir noch zu weitreichenden, unklaren, ungeschriebenen Verpflichtungen, wie Lord Rosebery andeutete, verpflichtet? Falls solche ungeschriebenen Verpflichtungen weiter bestehen, so sind wir mit Rosebery der Ansicht, daß Englands Lage äußerst gefährdet ist. Unsere Teilnahme an den Streitigkeiten des Festlandes hat uns wenig Nutzen gebracht und in Europa wenig Gutes getan. Unsere äußere Politik war nicht durch Versöhnlichkeit ausgezeichnet; wir sind daher mit verantwortlich für die Rüstungsausgaben, die nach einem früheren Worte des Staatssekretärs Sir E. Grey die Zivilisation zu ersticken drohen.“

Offenbar ruft gerade unter den obwaltenden Verhältnissen die Beschaffenheit der Armee Unbehagen hervor. In einer Zuschrift an die englische Presse bezeichnet Feldmarschall Lord Roberts das englische Heer als „untauglich zum Kriege“. Auf eine Anfrage im Oberhause, ob nicht im Falle eines kontinentalen Krieges die sofortige Entsendung eines Expeditionskorps nach Belgien in Frage käme, habe Lord Haldane geantwortet, der Fall sei zu hypothetisch, um beantwortet zu werden. In Wirklichkeit aber wisse der Kriegsminister sehr gut, daß der Fall alles andere als hypothetisch sei und daß man im Ernstfalle das Expeditionskorps sofort entsenden werde. Dann bliebe die völlig ungeübte Territorialarmee als einziger Schutz im Lande zurück. Die Folge würde sein, daß in Wirklichkeit die Flotte die Verteidigung der heimischen Küste werde übernehmen müssen und dadurch ihren eigentlichen Aufgaben entzogen werde. Auch im Interesse einer kräftigen, unabhängigen Seekriegführung sei also eine Reform des Heerwesens dringend erforderlich.

Nahezu geräuschlos hat England seine Hand gelegt auf den Hafen und Küstenbezirk von Solum. Dieses Gebiet liegt in der äußersten Nordostecke von Tripolis; die italienische Regierung hatte es in ihren Blockadegürtel mit hineinbezogen. Ein Wink von England genügte, um diese Anordnung rückgängig zu machen; gleich darauf wurde die Bucht für anglo-ägyptischen Besitz erklärt. Die englische Presse, die sich über den „italienischen Raubzug“ äußerst erregt gezeigt hatte, geriet durch diese Erwerbung in eine sehr schiefe Lage. Sie kommt zum Teil in verlegenem Schweigen, zum Teil in sehr gewundenen, für die englische Journalistik durchaus bezeichnenden Besprechungen zum Ausdruck. So schreibt „Daily Graphic“, Solum sei einer der besten Ankerplätze in jener Gegend und flankiere den zukünftigen italienischen Flottenstützpunkt Tobruk. „Nun scheint die Türkei vorläufig die ganze Bucht von Solum mit dem tripolitanischen Hinterland an Ägypten abgetreten zu haben. Weshalb ist das geschehen, und weshalb hat Ägypten diese Abtretung angenommen? Beide Fragen sind nicht leicht zu verstehen.“ Für Ägypten sei ohne Zweifel dieser Besitz erwünscht; aber durch die Annexion könne man doch leicht die Italiener verletzen. Und wenn

man Solum dazu benutze, um die italienische Blockade zu unterstützen, so würde man die Neutralitätspflicht den Türken gegenüber verletzen. Auf alle Fälle aber sei zu hoffen, daß man Solum nach Beendigung des Krieges nun nicht wieder räumen werde. „Eine Flottenstation dort ist unbedingt nötig für uns, um ein Gegengewicht gegen Tobruk zu schaffen und den maritimen Kräfteausgleich im östlichen Mittelmeer wiederherzustellen."

— Schaffung des Naval War Staff. Besonderer Aufsatz hierüber erscheint im folgenden Heft.

— Reichsverteidigung. Die südafrikanische Regierung hat eine „Defence Bill" eingebracht. Theoretisch ist in diesem Gesetz die allgemeine Wehrpflicht zum Grundsatz gemacht. Vorläufig sollen jedoch nur soviel junge Leute ausgehoben werden, wie unter den bestehenden Verhältnissen erforderlich sind. Die first line of defence, auch „Active Citizen Force" genannt, soll aus 20—25 000 Mann bestehen, die sich im Alter zwischen 17 und 25 Jahren befinden. Diese sollen 4 Jahre lang unter der Fahne ausgebildet werden, außerdem dauernd 8—14 Tage jährlich üben. Die second line of defence oder Citizen Force Reserve soll aus Bürgern im Alter von 21—45 Jahren bestehen und nur zum Teil ausgebildet werden. Die third line oder national reserve soll nur im äußersten Notfall einberufen werden; die ihr angehörigen Männer sind im Alter von 17 und 60 Jahren. Für die Reichsverteidigung ist das Ganze von geringem Wert, denn das geplante Kolonialheer ist offenbar nur zur Bekämpfung von Eingeborenen-Aufständen gedacht. Eine Unterstützung oder Verstärkung der englischen Garnisontruppen in den großen Küstenstädten durch die Kolonialregimenter ist nicht beabsichtigt. Die Schaffung einer eigenen Marine ist nicht geplant; auch eine regelmäßige Beihilfe zur britischen Flotte durch Geld oder Mannschaften ist nicht vorgesehen, es scheint also bei den jährlich neu zu bewilligenden kleinen Beiträgen bleiben zu sollen. Die imperialistische Presse ist naturgemäß über dieses Gesetz nur mäßig erfreut.

Der erste Jahresbericht über die kanadische Marine ist vom dortigen Department of Naval Defence veröffentlicht worden. Die laufenden Ausgaben während des vergangenen Jahres belaufen sich danach auf etwas über 20 Mill. *M*. — Der Bericht enthält einige Mitteilungen über die Einrichtung des Naval College zu Halifax, die Fahrten der Schulschiffe „Niobe" und „Rainbow", die Vermessungsarbeiten in der Hudson Bay, über den geplanten Bau von FT-Großstationen an den „großen Seen" — alles in allem jedoch recht wenig von Belang. Die Personalschwierigkeiten werden nur gestreift. Im ganzen kamen 21 Kadetten und 223 Rekruten zur Einstellung; fast der gesamte Ersatz stammt aus der Provinz British Columbia.

— Seekriegsrecht. Die Imperial Maritime League gibt ihrer Freude über Ablehnung der Naval Prize Bill durch das Haus der Lords in einem öffentlichen Dankschreiben Ausdruck. Die Offensivkraft der englischen Flotte sei nun gewahrt. England könne darauf rechnen, seinen Bedarf an Nahrungsmitteln unter neutraler Flagge zu decken. Die Agitation gegen die neue Prisenordnung habe der Liga über 40 000 *M* gekostet, aber das Geld hätte für nichts besser verwendet werden können. Das nächste Ziel sei jetzt die Sicherstellung der Bewaffnung der englischen Kauffahrteischiffe zum Schutz gegen die armierten deutschen Dampfer und die Durchführung eines umfangreichen Kreuzer-Bauprogramms zum Handelsschutz.

— Personal. Der König hat den größten Teil einer Krönungsspende, die durch öffentliche Sammlungen aufgebracht worden war, dem Offizierkorps der Marine zur Verfügung gestellt. Die Zinsen sollen dazu dienen, besonders tüchtigen jungen Offizieren dieses Korps eine Beihilfe während ihrer Ausbildungszeit zu gewähren.

Die Unteroffiziere und Mannschaften der Marine haben beim Jahreswechsel, wie üblich, ihren „Loyal Appeal from the Lower Deck“ oder „Naval Magna Charta“ an die Admiralität eingereicht. Die Gesuchsschrift enthält diesmal 30 Wünsche. In der Hauptsache handelt es sich um eine Erhöhung der Löhnung und Pensionen, alles andere ist mehr oder weniger Beiwerk. Man verlangt einen Aufschlag von 20 % zu sämtlichen Löhnungsstufen, daneben noch allerhand Aufbesserungen sonst; alles in allem kommt die ansehnliche Summe von rund 33 Mill. ℳ an Mehrforderungen zustande. Zur Begründung wird angeführt, daß trotz der überall steigenden Kosten der Lebenshaltung die Löhnungsverhältnisse in der Marine seit 1852 unverändert geblieben seien. — Außerdem werden unter anderem noch erbeten bessere Unterbringung an Bord und die Erlaubnis zum Ziviltragen auf Urlaub.

Gelegentlich der Neujahrsbeförderungen wird vom „Hampshire Telegraph“ darauf hingewiesen, daß eine gewisse Verlangsamung der Beförderungen sich gegen früher geltend mache. Lieutenants brauchen jetzt durchschnittlich 12 Jahre bis zum Commander, bis vor kurzem nur 9—10; Commanders brauchen durchschnittlich 7 Jahre bis zum Captain gegen 5 in früherer Zeit. — Von den jetzt beförderten Lieutenants hat der jüngste 138 seiner Vorderleute übersprungen.

— Stellenbesetzungen. Kontreadmiral Charles E. Madden zum Zweiten Admiral in der 1. Division der Heimatflotte an Stelle von Kontreadmiral Richard H. Peirse. — Kontreadmiral Henry L. Tottenham zum Zweiten Admiral in der Devonport Subdivision an Stelle von Kontreadmiral Richard B. Farquhar.

— Schwimmende Streitkräfte. Am 4. Februar sollen die 1. Division und das 1. Kreuzergeschwader, zusammen mit den Linienschiffen und Panzerkreuzern der 3. Division, auf Spithead Reede liegen zur Begrüßung des aus Indien zurückkehrenden Königspaares. Am 5. Februar Abfahrt der 1. Division mit Kreuzern zu Übungen an der Atlantischen Küste, Rückkehr nach England am 28. Februar.

Die II. Division und das II. Kreuzergeschwader haben bereits am 13. Januar Portland verlassen, um an der spanischen Küste Übungen vorzunehmen. Rückkehr nach England am 5. Februar.

Es wird also diesmal stets eines der beiden Geschwader in der Heimat sein, während früher alle Verbände gemeinschaftlich um diese Zeit Übungen vornahmen.

Die Atlantische Flotte soll an den Übungen der 1. wie der 2. Division vor der spanischen Küste teilnehmen.

Im Hafen von Portsmouth kam das an einer Boje liegende, zur Zeit Schulzwecken dienende alte Linienschiff „Revenge“ ins Treiben, trieb quer gegen den Bug von „Orion“ und wäre noch mit anderen Schiffen zusammengeraten, wenn nicht verhältnismäßig schnell Schlepperhülfe zur Stelle gewesen wäre. Durch die Kollision mit „Orion“ erhielt es ein etwa 2 m langes Loch unter Wasser. Der „Orion“ scheint nur ganz unerheblich beschädigt, muß aber zur Untersuchung ins Dock gehen. Es ist in letzter Zeit mehrfach vorgekommen, daß im Hafen von Portsmouth die Bojenverankerungen nicht gehalten haben; man schiebt das auf die umfangreichen Baggerarbeiten, die den an sich schon stark laufenden Strom verstärkt haben.

— Neubauten, technische Versuche. Die beiden auf Privatwerften zu bauenden Linienschiffe des Programms 1911 sind an Beardmore, Dalmuir, und Vickers, Barrow, vergeben. Typ wie „King George V.“, nur Torpedobootsabwehrartillerie stärker, besser geschützt und anders aufgestellt.

Die Admiralität gibt bekannt, daß für den Bau von zwei kleinen Kreuzern der Town-Klasse von vier Werften Angebote von 269 000 bis 280 000 £ für je ein Schiff eingegangen sind, während die Thames Iron Works 312 000 £ fordern.

An der Fertigstellung des Panzerkreuzers „Princeß Royal" (Vickers) wird mit Tag- und Nachtschichten gearbeitet.

Ergebnisse der Probefahrten des Linienschiffes „Orion":

	SHP	Geschwindigkeit kn	Kohlenverbrauch pro SHP u. Stunde
24stündige Dauerfahrt . . .	18 966	19,5	1,8 lb
8stündige Volldampffahrt . .	29 108	21,02	1,6 „

„Lion" hat bei schwerem Wetter seine achtstündige Volldampffahrt erledigt; Durchschnitt 29,7 kn, Höchstleistung angeblich 31,7 kn. Ergebnisse der 30stündigen Fahrt von „Lion" mit $^2/_3$ Maschinenkraft (etwa 52500 HP) nach „Western Daily Mercury" 24,5 kn, nach anderen Zeitungen 26 oder sogar 27,5 kn.

„Dartmouth", in Dienst seit Juli 1911, ist noch nicht in die Flotte eingetreten. (Zusammengebrochene Turbinen in längerer Werftliegezeit repariert, bei Probefahrt am 4. Januar erneute Havarie.)

Über den am 21. Dezember bei Yarrow and Co., Glasgow, vom Stapel gelaufenen Zerstörer „Attack" (eins der sechs Boote des Spezialtyps des Bauprogramms 1910) macht „Times" folgende Angaben: Länge 73,15 m, Breite 7,8 m, zwei Schrauben, Brown-Curtis-Turbinen, drei Yarrow-Kessel mit Ölfeuerung und einem neuen Überhitzer der Firma Yarrow.

Die Probefahrten von „Thunderer", die Ende Januar beginnen sollten, sind um 14 Tage hinausgeschoben worden.

Bei den neuen Linienschiffen ist man auf weitere Verbesserungen in der Unterbringung der Offiziere bedacht. Auf „Orion" liegen die Admiralsräume, ebenso wie bei der vorhergehenden Klasse, vorn an Oberdeck; die Offizierskammern befinden sich nicht wie auf dem „Neptune" ein Deck tiefer, sondern in gleicher Höhe vor den Admiralsräumen, sie erhalten also mehr Luft und Licht und können bei Seegang die Seitenfenster länger offen haben.

— Artillerie. Nach „Daily Mail" befindet sich ein 38 cm- oder 40 cm-Schiffsgeschütz in Konstruktion; man erwartet, daß die Schiffe des nächsten Bauprogramms damit ausgerüstet werden.

Wie G. Fiennes im „Daily Graphic" mitteilt, sollen die diesjährigen englischen Linienschiffe ein Deplacement von etwa 26 000 t haben; Armierung: zehn 34,3 cm- und zehn 15 cm-Geschütze. Die Rückkehr zum 15 cm-SK sei jedoch nicht so aufzufassen, als ob die Admiralität eine Mittelartillerie für wünschenswert halte, sondern mehr als Beweis für das Umsichgreifen der Ansicht, daß das 10,2 cm-SK als Antitorpedobootgeschütz nicht ausreichend sei. Das 15 cm-Geschütz werde übrigens nicht lange im Gebrauch bleiben, denn die Pläne der nächstjährigen Schiffe sähen schon eine Mittelartillerie von 23,4 cm-Geschützen, und zwar acht in vier Doppeltürmen, vor. „Ich gebe diese Nachricht unter Vorbehalt, denn obgleich feststeht, daß ein derartiger Entwurf von maßgebender Stelle stark in Betracht gezogen worden ist, so liegt doch die Wahrscheinlichkeit vor, daß eine endgültige Entscheidung noch nicht getroffen ist."

— Häfen, Werften, Küstenverteidigung. Wegen der für Anfang März drohenden Gefahr eines großen Bergarbeiterstreiks hat die Admiralität umfassende Maßnahmen getroffen, um noch während der nächsten Wochen große Kohlenvorräte aufzustapeln, vor allem in den Häfen der Ostküste. Zahlreiche Dampfer sind besonders gechartert, um den Transport von Cardiff aus zu bewerkstelligen. Die Kohlenfirmen haben Anweisung erhalten, nicht nur den üblichen kontraktmäßigen Bedarf, sondern den Höchstbetrag, zu dem sie im Kontrakte verpflichtet sind, zu

liefern. Die vor dem 1. März auszuführenden Bestellungen der Admiralität belaufen sich auf 100 000 Tonnen. In einzelnen Regierungswerften werden Hilfseisenbahnen gelegt, und es wird Tag und Nacht gearbeitet, um die Lagerplätze für die zu erwartenden Kohlenmengen herzustellen.

Für das ganze Jahr 1912 hat die Admiralität Kohlenlieferungsverträge über $1\frac{1}{4}$ Millionen Tonnen Waleskohle abgeschlossen; Preis $16\frac{1}{2}$ sh pro Tonne, d. i. ungefähr 1 sh mehr als im Vorjahre.

Die Thames Ironworks fühlen sich bei Vergebung der Bauaufträge durch die Admiralität in letzter Zeit zurückgesetzt und haben in Form von Zeitungsaufrufen, Umzügen und Versammlungen eine lebhafte Agitation eröffnet, in der sie größere Berücksichtigung anstreben. Anscheinend sind infolge der Nähe Londons die Lohnverhältnisse und sonstigen Arbeitsbedingungen für die Themse-Werft so wenig günstig, daß die Konkurrenz mit den anderen Privatwerften schwer zu halten ist.

Das große, von der Admiralität bestellte Schwimmdock bei Swan, Hunter and Co., Wallsend, dessen Stapellauf im Dezember zweimal mißglückt war, ist glücklich zu Wasser gekommen.

— Funkentelegraphie. Die neue FT-Station zu Port Said ist in Betrieb genommen und hat 900 sm Reichweite erzielt.

— Luftschiffahrt. In einer Zuschrift an „Times“ wird der neue Erste Lord aufgefordert, dem Flugwesen und der Luftschiffahrt größere Beachtung zu schenken, als es bisher geschehen ist. Die Marine müsse diesen technischen Zweig selbst weiter entwickeln, ebenso wie sie es bei der Funkentelegraphie und dem Unterseeboot getan habe.

Einen erfolgreichen Aufstieg von Bord der „Africa“ aus hat Leutnant C. R. Samson, einer der vier Seeoffiziere, die im vergangenen Sommer einen Fliegerkursus in Eastchurch bei Sheerneß durchgemacht haben, vorgenommen. Hierzu war eine von der vorderen Brücke bis zum Bug reichende, 30 m lange Plattform hergerichtet worden. Samson benutzte einen Short-Doppeldecker, der mit drei besonderen Flossen versehen war, um den Apparat im Fall der Not über Wasser zu halten.

Mehrere gute Flüge hat auch Leutnant Spenser Grey vom Linienschiff „Agamemnon“ in der Umgegend von Weymouth ausgeführt, und zwar auf einem Blackburn-Eindecker. Bei dem letzten Fluge ist jedoch der Flieger mit seinem Flugzeug beschädigt worden.

— Armee. Dem Territorialheer fehlen an der beabsichtigten Gesamtstärke 1779 Offiziere und 47 746 Mann.

Am Neujahrstage fanden ernste Unruhen im Feldlager von Longmoor (Bezirk Aldershot) statt. Nach amtlicher Darlegung hat es sich nicht um eine Meuterei, sondern um eine große Prügelei unter den Mannschaften gehandelt. Die Soldaten einer schottischen Kompagnie gerieten wegen eines Fußballwettspieles in Streit mit einem Yorkshire-Regiment und eröffneten ein regelrechtes Gefecht mit Steinen sowie anderen Wurfgeschossen; u. a. wurden 170 Glasscheiben zertrümmert. Mehrere Leute wurden in Haft genommen, die kriegsgerichtliche Untersuchung ist eingeleitet.

E. E. Sch.

Vereinigte Staaten von Amerika. Allgemeines. Der Bericht des Schatzsekretärs über den Etat weist an Ausgaben für 1912/13 mit Ausschluß des Panama-Kanals 2680 Mill. *M*, an Einnahmen 2800 Mill. *M* auf. Die Ausgaben für den Bau des Panama-Kanals betragen 200 Mill. *M*.

— Marinepolitik. Der Jahresbericht des Marinesekretärs Meyer, der in einer späteren Nummer genauer besprochen werden wird, beschäftigt sich zunächst mit den Werften, deren Verwaltung nach dem Vorbild der Vickers-Werft, Barrow, reorganisiert werden soll. Für 1912 wird ein Schwimmdock von 35 000 t Tragfähigkeit gefordert, ferner der Bau von 2 Linienschiffen und 2 Kohlendampfern. Die Mobilmachung der Flotte im November habe gezeigt, daß es an Personal, an Aufklärungs- und Hilfsschiffen und an Torpedofahrzeugen fehle, zunächst sei aber auf den Ausbau der Linienschiffsflotte Gewicht zu legen. Es sei jedoch wünschenswert, die folgenden Schiffe in das Programm aufzunehmen, wenn und soweit dies ohne Beeinträchtigung des Linienschiffsbaues möglich sei: 1 großer Panzerkreuzer, 2 Scouts, 8 Torpedobootzerstörer, 1 Werkstattschiff, 1 Munitionsschiff, 2 weitere Kohlendampfer. Über den Bedarf an Aufklärungs-Schiffen usw. macht der Marinesekretär folgende Angaben: Es müssen vorhanden sein: 1 Scout und 4 Zerstörer auf je ein Linienschiff; 1 Werkstattschiff, 1 Vorratschiff und 1 Munitionsschiff auf je 8 Linienschiffe; 2 Lazarettschiffe und 24 Schiffe für den Transport von Brennmaterial; 1 Tender auf je 15 bis 20 Torpedobootszerstörer; 1 Tender für je 5 Unterseeboote. Eine Atlantische Reserve-Flotte, zunächst bestehend aus 9 Linienschiffen und 3 Kreuzern mit Stammbesatzung, soll in nächster Zeit gebildet werden. Die Stammbesatzung soll nur ein Viertel der etatsmäßigen betragen; um Personal für die Auffüllung zu gewinnen, soll eine Mannschaftsreserve geschaffen werden.

— Atlantische Flotte. Am 1. Februar werden die beiden Linienschiffe „Florida“ und „Utah“ zur 1. Division der Atlantischen Flotte treten. Mit dem gleichen Tage wird die „Connecticut“ aus dem Divisionsverbande ausscheiden und lediglich die Funktion eines Flottenflaggschiffes versehen. Gleichzeitig wird der Flottenchef von seiner Stellung als Chef der 1. Division entbunden. Diese wird von dem genannten Zeitpunkt ab einen besonderen Chef erhalten.

Auf ihrem Marsche nach Cuba ist die Atlantische Flotte in einen Orkan geraten, der fast allen Schiffen Beschädigungen zugefügt hat. Von der Besatzung des Kreuzers „Salem“ wurden 2 Mann über Bord gespült, 16 Mann erlitten mehr oder minder schwere Verletzungen.

Einige Schiffe der Atlantischen Flotte werden vor Beginn der Frühjahrsübungen den Befehl erhalten, den mobilmachungsmäßigen Gefechtszustand herzustellen. Sämtliche in Kriegszeiten entbehrlichen Gegenstände, die Kojen der Offiziere und Deckoffiziere, kurz alles was im Gefecht überflüssig ist oder störend sein kann, wird auf der Werft von Norfolk abgegeben werden. Die Namen der Schiffe, die in dieser durchgreifenden Weise zum ersten Male gefechtsklar machen sollen, werden kurz vor dem Antritt der Rückreise der Atlantischen Flotte von Guantanamo vom Marineamt telegraphisch bestimmt werden; auf der Überfahrt sollen sie dann klarmachen zur Abgabe der Gegenstände, nachdem sie alles Befohlene auf der Werft von Norfolk abgegeben haben, von der Besichtigungskommission des Marineamts eingehend besichtigt werden und dann zur Teilnahme an den Frühjahrsübungen auslaufen.

— Schiffe im Auslande. Die Verhältnisse in Ecuador haben sich so zugespitzt, daß die Entsendung des Kanonenboots „Yorktown“ zum Schutze der dort lebenden Amerikaner notwendig wurde.

— Personal. Die amerikanische Marine zählte am 1. Januar 1912:

1	Großadmiral,
30	Kontreadmirale,
212	Kapitäne zur See und Fregattenkapitäne,
1 114	Korvettenkapitäne, Kapitänleutnants, Oberleutnants und Leutnants,
287	Fähnriche zur See,
384	Ärzte,
202	Zahlmeister,
24	Pfarrer,
645	Deckoffiziere,
47 500	Unteroffiziere und Mannschaften,
334	Offiziere der Marineinfanterie,
9 521	Mannschaften der Marineinfanterie.
60 217	Offiziere und Mannschaften.

Am 3. Januar ist in Washington der bekannte Kontreadmiral Robley D. Evans an einem Magenleiden im Alter von 65 Jahren gestorben. Admiral Evans, der populärste der amerikanischen Admirale, im Volksmunde bekannt als Fighting Bob, wurde am 18. August 1846 geboren und trat 1863 in die Marine ein. Beim Sturm auf Fort Fisher schwer verwundet, entging er der Amputation des einen Beines nur dadurch, daß er den Arzt, der ihn operieren wollte, mit einem Revolver bedrohte. In gleicher Weise wie im Bürgerkriege tat er sich im spanischen Kriege als Kommandant der „Jowa" hervor. Besonders bekannt machte ihn damals sein Vorsatz, die spanische Sprache zur Hofsprache des Hades zu machen. Als er 1902 Chef des ostasiatischen Geschwaders wurde, wandte er sich besonders der Vervollkommnung der Leistungen der Schiffsartillerie zu und brachte die Flotte auf einen hohen Stand von Leistungsfähigkeit. 1905 zum Chef der Atlantischen Flotte ernannt, führte er diese 2 Jahre später auf der bekannten Reise um die Erde bis San Francisco, wo er das Kommando krankheitshalber niederlegen mußte. Im Alter von 62 Jahren nahm er seinen Abschied, behielt aber als Mitglied des General Board, in den das Vertrauen des Präsidenten ihn berief, auch weiterhin Einfluß auf die Entwicklung der Marine. In ihm sahen die Amerikaner die Verkörperung persönlicher Energie und Initiative, und so hat die Kunde von seinem Ableben weit über die Grenzen der Marine hinaus Trauer und Teilnahme erweckt. Am 5. Januar ist er mit allen militärischen Ehren auf dem Arlington-Friedhof beigesetzt.

Den Abschied erhalten wegen Erreichens der Altersgrenze hat am 20. Dezember 1911 Kontreadmiral Rodgers (Diensteintritt 1868, Kontreadmiral seit 4. Juli 1908); Admiral Rodgers war Präsident der Naval war college und Chef der Marinestation Narragansett Bay.

Kontreadmiral Winslow ist an Stelle von Kontreadmiral Badger zum Chef der 2. Division der Atlantischen Flotte, Kontreadmiral Badger an Stelle des Kontreadmirals Vreeland zum Chef des Besichtigungsdepartements (Aid for inspections) ernannt.

Als Nachfolger des Admirals Potter als Aid for Personnel, Chef des Personaldepartements, ist Kapitän zur See Potts, zur Zeit Vorstand des Nachrichtendezernats im Operationsdepartement des Marineamts, in Aussicht genommen.

Der am 17. Dezember 1911 verabschiedete Kontreadmiral Wainwright ist vom Staatssekretär zum Mitgliede des General Board ernannt worden.

An Stelle des erst im Juli 1911 zum Marineattaché der Vereinigten Staaten in Deutschland ernannten Korvettenkapitäns Hoff ist Kapitän zur See Niblack zum Marineattaché der amerikanischen Botschaft in Berlin ernannt worden. Niblack, bis-

her in gleicher Stellung an der amerikanischen Gesandtschaft in Argentinien, hat den Berliner Posten schon einmal in den Jahren 1897 und 1898 bekleidet.

Der Staatssekretär hat beim Kongreß eine Änderung der bestehenden Bestimmungen dahingehend beantragt, daß künftighin er die Offiziere der Flotten- und Geschwaderstäbe (Flotten-, Geschwader- usw. -Artillerieoffizier, Flotteningenieur, Flottenarzt, Flottenzahlmeister, Marine-Infanterieoffizier vom Flottenstabe) ernennt, statt wie bisher der Präsident. Da diese Kommandierungen im allgemeinen auch heute schon meist vom Staatssekretär als dem Vertreter des Präsidenten vollzogen werden, bedeutet der Antrag praktisch keine wesentliche Änderung.

In einem Briefe an den Vorsitzenden des House Committee in Marineangelegenheiten spricht sich der Staatssekretär in ernstester Weise über den geradezu bedenklichen Mangel an Zahlmeistern aus, deren Korps seit 9 Jahren keine Stellenvermehrung mehr gehabt hätte. Die größeren Schiffe brauchen dringend einen zweiten Zahlmeister, und auch an Land könnten die vorhandenen Zahlmeister die im letzten Jahrzehnt außerordentlich angewachsene Arbeit kaum noch bewältigen.

— Mannschaften. Im Marineamt wird der Plan erörtert, die Dauer der Dienstverpflichtung der Mannschaften von 4 auf 5 Jahre zu erhöhen; das erste Jahr soll als Probejahr gelten.

— Schiffsartillerie. Auf dem Linienschiff „Kansas" ist eine neue Turmkonstruktion in Versuch. Die schnelle Handbeförderung der Kartuschen machte eine Verbesserung der Geschoßförderung notwendig. Diese ist beschleunigt durch Anlage des Munitionskammerbodens, des Bodens der Umladekammer, des Ladetisches und des Aufzuges in einer Ebene, so daß das Geschoß bis an den Aufzug auf ebenem Deck gerollt werden kann und nicht gehoben zu werden braucht.

— Küstenartillerie. Die Küstenartillerie der Vereinigten Staaten zählte im Jahre 1911 die folgenden Geschütze: 376 30,5 cm-Mörser, 107 30,5 cm-Kanonen, 133 25,4 cm-Kanonen, 65 20,3 cm-Kanonen, 521 Schnellfeuergeschütze, im ganzen 1202 Geschütze.

— Neubauten. Stand der Neubauten am 1. Januar 1912:

Linienschiffe:		Torpedobootzerstörer:		Unterseeboote:			
„Wyoming"	88,0 %	„Fanning"	67,6 %	„F 1"	90,4 %	„G 3"	37,4 %
„Arkansas"	84,5 =	„Jarvis"	52,8 =	„F 2"	90,8 =	„K 1"	15,5 =
„New York"	20,5 =	„Henley"	40,0 =	„F 3"	90,2 =	„K 2"	15,5 =
„Texas"	48,1 =	„Beale"	65,3 =	„F 4"	89,7 =	„K 3"	15,9 =
		„Jouett"	81,7 =	„E 1"	99,2 =	„K 4"	11,9 =
		„Jenkins"	75,2 =	„E 2"	99,2 =	„K 5"	6,1 =
		„Cassin"	6,0 =	„G 4"	59,5 =	„K 6"	6,1 =
Flottenkohlendampfer:		„Cummings"	5,9 =	„G 2"	84,1 =	„K 7"	—
„Proteus"	34,1 %	„Downes"	2,3 =	„G 1"	89,2 =	„K 8"	—
„Nereus"	31,3 =	„Duncan"	8,6 =	„H 1"	54,9 =		
„Orion"	41,3 =	„Aylwin"	3,8 =	„H 2"	54,9 =		
„Jason"	7,8 =	„Parker"	3,4 =	„H 3"	50,5 =		
„Jupiter"	45,8 =	„Benham"	3,2 =				
		„Balch"	2,9 =				

Der Staatssekretär hat eine Kommission von Seeoffizieren berufen, welche Pläne für die beiden neuzubewilligenden Linienschiffe vorlegen soll. Er geht hierbei in Übereinstimmung mit der stets von ihm befolgten Politik und im Gegensatz zu der früheren Handhabung von der Ansicht aus, daß der, der mit dem Schiff umgehen und mit ihm fahren und kämpfen soll, auch den größten Einfluß auf seinen Bau haben müsse.

Angebote für den Bau der beiden neuen Linienschiffe „Nevada" und „Oklahoma" sind eingegangen von den drei Werften: Fore River Shipbuilding Co. in Quincy, New York Shipbuilding Co. in Camden und Newport News Shipbuilding Co. in Newport News. Die Firma Cramp & Sons in Philadelphia hat dem Marineamt mitgeteilt, daß sie nicht in der Lage sei, unter den Bedingungen des Achtstunden-Gesetzes den Bau eines Schiffes zu übernehmen, und deshalb kein Angebot eingereicht habe. Die beiden Schiffe werden ein Deplacement von 27 500 t erhalten sowie eine schwere Artillerie von zehn 35,6 cm-Geschützen in zwei Drillingtürmen und zwei Doppeltürmen mit je zwei 35,6 cm-Geschützen. Der Panzer der Drillingtürme wird 457 mm, der der Doppeltürme 406 mm, der Gürtelpanzer 330 mm stark sein. Die Schiffe werden so etwa 1000 t mehr Panzer tragen als die bisher neuesten Linienschiffe „New York" und „Texas". Sie erhalten angeblich nur einen Schornstein und Ölkessel.

Am 1. Februar wird das vom Kongreß bewilligte Kanonenboot, am 20. Februar das Unterseeboots-Begleitschiff vergeben werden. Es ist dies das erste Unterseeboots-Begleitschiff der amerikanischen Marine. Alle bisherigen waren umgebaute, bisher anderen Zwecken dienende Fahrzeuge. Das Schiff wird eine größere Reparaturwerkstatt erhalten und Platz für etwa 500 Mann außer der eigenen Besatzung.

— Streichungen von der Schiffsliste. Das Schulschiff „Pensacola" ist von der Liste der Kriegschiffe gestrichen worden.

Wie aus Washington gemeldet wird, hat sich dort ein Syndikat zum Ankauf der amerikanischen Linienschiffe „Indiana" (Stapellauf 1893), „Massachusetts" (Stapellauf 1893), „Iowa" (Stapellauf 1896) und des Kreuzers „Minneapolis" (Stapellauf 1893) gebildet, das der Regierung den Preis von 32 Mill. ℳ geboten hat, wenn es die Schiffe schon jetzt erhielte. Man vermutet, daß das Syndikat im Auftrage einer fremden Macht (Türkei oder China) handelt.

— Armee. Nach einer im Herbst 1911 erlassenen Verfügung setzt sich die Armee der Vereinigten Staaten wie folgt zusammen:

A. Die Feldregimenter.

Regiment	Besteht aus	Zu je	Zusammen	Dazu kommen				Das Regiment hat
				beim Stabe	Regimentsmusik	Masch. Gewehrzug	Melde-reiter	
		Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann	Mann
Infanterie	12 Kompagnien	65	780	22	28	21	18	869
Kavallerie	12 Schwadronen	65	780	23	28	24	—	855
Feldartillerie	6 Batterien	133	798	42	28	—	9	877

B. Küstenartillerie und Pioniere.

	Bestehen aus	Zu je Mann	Zusammen Mann	Ferner Musikkorps	Zu je Mann	Zusammen Mann	Außerdem Mann	Zusammen Mann
Küstenartillerie	170 Kompagnien	104	17 680	14	28	392	399	18 471
Pioniere	3 Bataillone zu je 4 Komp.	159	1 908	1	28	28	6	1 942

C. Sonstige Armeeteile.

Signalkorps	1212 Mann	Werbekommandos und Rekruten, soweit sie sich noch in den Rekrutenstationen befinden und noch nicht in das stehende Heer eingereiht sind	7000 Mann
Militär-Akademie	501 „	Rekrutenschulstationen	584 „
Zeugweien	430 „	zusammen	7584 Mann
Garnisonverwaltung	403 „		
Indian Scouts	75 „		
Strafanstaltspersonal	320 „		
zusammen	3241 Mann		

D. Gesamtstärke des Heeres (ausschließlich der Offiziere).

30 Infanterie-Regimenter	26 070 Mann	Küstenartillerie	18 471 Mann
15 Kavallerie-Regimenter	12 815 „	Pionierkorps	1 942 „
5 Feldartillerie-Regimenter	4 385 „	Signalkorps usw. (siehe unter C.)	3 241 „
1 Regiment Reitende Artillerie	877 „	Rekrutierungspersonal	7 584 „
Infanterietruppen in den Kolonien	1 416 „	Etatserhöhungen bei einzelnen Truppenteilen	325 „
Kavallerietruppen in den Kolonien	295 „	Etatmäßige Gesamtstärke der Armee	77 523 Mann
Zuschlag für Artillerie-Regimenter in den Kolonien	102 „		

— Havarien. An Bord der „Alabama", die außer Dienst auf der Werft in New York lag, zerstörte ein Feuer einen Teil der elektrischen Leitungen.

Linienschiff „Michigan" verlor auf der Überfahrt von Norfolk, Va., nach New York in schwerer See ein Rettungsboot und erlitt auch sonst nicht unerheblichen Materialschaden. Menschenleben gingen nicht verloren.

— Verschiedenes. Die vom Staatssekretär beim Kongreß beantragte Einführung von Tafelgeldern zu Repräsentationszwecken für die Offiziere begegnet überall freudiger Zustimmung. Da sie einem lange gefühlten Bedürfnis Rechnung trägt, glaubt man sicher damit rechnen zu dürfen, daß der Antrag genehmigt wird.

Die Kommission zur Untersuchung der „Maine"-Katastrophe führt den Untergang des Schiffes auf die Explosion einer nicht brisanten Sprengladung an der Außenseite des Schiffes zurück. Dadurch sei die 15 cm-Reservemunitionskammer, die viel Schwarzpulver enthielt, entzündet und zur Detonation gebracht worden.

v. Selchow.



Frankreich. In dem „Ministerium der Köpfe", das der Senator Poincaré nach dem Sturz des Kabinetts Caillaux Anfang Januar bildete, hat M. Delcassé den Posten des Marineministers behalten, nachdem er denjenigen des Ministers des Auswärtigen im Kabinett Caillaux abgelehnt hatte — nach Preßnachrichten, weil sich niemand, unter anderen auch Admiral Germinet nicht, zur Übernahme der Leitung des Marineministeriums bereit erklärte — und nachdem ihm selbst die Bildung eines Ministeriums unter seinem Vorsitz mißlungen war. Dem Interesse der Marine dürfte mit dieser Lösung am besten gedient sein, da sie gegenwärtig — in der Zeit, in der die im Anschluß an die „Liberté"-Katastrophe aufgedeckten schweren Mängel zu beseitigen sind — einen Wechsel in ihrer Leitung weniger denn je vertragen könnte und da es der parlamentsgewandte M. Delcassé eher als jeder andere Minister verstehen wird, dem Flottengesetz, das nun schon seit Anfang 1910 der Verhandlung harrt, zur Annahme zu verhelfen. Besondere Erwähnung hat das Gesetz übrigens in der Regierungserklärung des Kabinetts Poincaré nicht gefunden, das sich vielmehr auf die Ankündigung seiner Absicht beschränkt, der „Armee und Marine seine aufmerksame Fürsorge angedeihen zu lassen und in ihnen die geheiligten Stützen der Republik und des Vaterlandes zu erblicken".

— **Flottenbetrieb. Heimische Verbände.** In das I. **Geschwader** ist „Vergniaud“ nach Beendigung der Probefahrten am 18. Dezember eingetreten. — Bei einem Gefechtsbild des Geschwaders (Fahrt 16 kn) gegen die Torpedojäger wurden Wendungen nur bis zu zwei Strich ausgeführt. — Das Anschießen der leichten Artillerie auf „Diderot“ verlief besser als auf den anderen Schiffen, da man zur Beseitigung der beim Schießen aufgetretenen starken Erschütterungen der Fernrohrvisiere die Unterbauten der 7,5 cm-SK verstärkt hatte, nachdem eine Änderung der Befestigung der Fernrohrvisiere am Rohr ohne Erfolg geblieben war.

Vom II. **Geschwader** gingen „Vérité“ und „Démocratie“ am 5. Januar nach Biserta zum Docken. Drei Linienschiffe unter Vizeadmiral de Lapeyrère wurden zur Begrüßung des von Indien zurückkehrenden englischen Königspaares nach Malta detachiert.

Die Versuche auf „Justice“ (vgl. Januarheft, Seite 105) ergaben, daß die leichte Artillerie durch den Gasdruck der schweren Geschosse nicht behindert wird, wenn man an einzelnen Stellen Schalldämpfer anbringt.

— **Flottillen.** Aus der Verfügung über die Preisverteilung für das **Preisschießen der Torpedo- und Unterseeboote 1911** ergibt sich bezüglich der **Schießleistungen Folgendes**: Die beiden besten Torpedoboots-Divisionen der atlantischen und Kanalhäfen hatten je 9 Treffer auf 10 Schuß und damit 61 und 59 Punkte auf 79, die das Maximum der erreichbaren Punkte darstellten; die beiden besten Boote, Nr. 315 und Nr. 337 in Cherbourg und Rochefort, erreichten das Maximum im Einzelbootsschießen. Von den Divisionen der atlantischen und Kanalhäfen erzielten sechs 53,8 Prozent des Maximums an Punkten und mehr als 60 Prozent an Treffern (drei 90 Prozent, zwei 80 Prozent, eine 70 Prozent). Im Mittelmeer dagegen hatte die beste Division (die 2. von Oran) nur 37 Punkte auf 73 und nur 3 Treffer von 5, d. h. 60 Prozent. Auszeichnungen für Offiziere wurden daher hier nicht verliehen. Wegen der schlechten Resultate wurden bei den Booten von Lorient und Toulon nur auf je einem, bei den von Biserta auf keinem Zusatzpunkte für Beförderung von Unteroffizieren und Mannschaften erteilt.

Bei dem letzten **Vierteljahrs-Manöverkopfschießen** sind folgende Resultate erwähnenswert: **Torpedoboote** von Dunkerque: bei allen Anläufen, von denen drei in der Division mit wechselnden Kommandanten, die übrigen rottenweise gefahren wurden, 100 Prozent Treffer (je 5 Schuß); Torpedoboote von Cherbourg: 80 Prozent Treffer bei einer mittleren Schußentfernung von 350 m; Torpedoboote von Lorient: 8 Treffer auf 16 Schuß bei schlechtem Wetter; Torpedoboote von Rochefort (als beste der drei Ozean-Flottillen): auf 15 Schuß 11 Treffer (73,3 Prozent). — **Unterseeboote** von Cherbourg auf je 2 Schuß: „Fresnel“ 2 Treffer auf 500 und 400 m; „Dauphin“ 1 Treffer auf 350 m, Fehlschuß auf 550 m; „Emeraude“ Fehlschuß auf 500 m, zweiter Torpedo 100 m vor dem Ziel aufgekommen auf 900 m; „Français“ Treffer auf 350 m, Fehlschuß auf 160 m; „Méduse“ Treffer auf 300 m, Fehlschuß auf 400 m; „Vendémiaire“ Treffer auf 350 m, Fehlschuß auf 180 m; „Floréal“ Treffer auf 500 m, beim zweiten Anlauf Treffer nicht beobachtet auf 500 m; „Rubis“ Anläufe mit 1200 und 800 m zu weit angelegt; „Algérien“ Fehlschuß auf 400 m, bei einem Anlauf Treffer nicht beobachtet auf 400 m; „Prairial“ 2 Fehlschüsse auf 800 und 500 m. — Die Mehrzahl der Fehlschüsse ging **hinten** vorbei.

Die Unterseeboote von Biserta führten im Dezember zwei größere Übungen aus: die Blockade von Biserta mit sieben Booten, bei der der blockierte „Henri IV.“ beim Auslaufen von zwei Booten angegriffen wurde; ferner die Sperrung eines 40 sm breiten Defilees zwischen Kap Bon und der Insel Pantellaria durch vier Offensivboote, die den Durchbruch des „Henri IV.“ verhinderten.

— **Personal.** Zum Vizeadmiral wurde befördert: Kontreadmiral Gaschard, zuletzt Zweiter Admiral des II. Geschwaders, für Vizeadmiral Leygue, der die Altersgrenze erreichte. — Zu Kontreadmiralen wurden fünf Kapitäns zur See befördert, deren jüngster, der bekannte Kapitän Darrieus, noch nicht ganz 52 Jahre alt ist.

Kontreadmiral Rény, bisher directeur du personnel militaire de la flotte im Ministerium, hat seinen Abschied genommen, um Generalschatzmeister des Invalidenetablissements der Marine zu werden.

Vizeadmiral Aubert, der nach Abgabe des Kommandos über das III. Geschwader kurze Zeit Generalinspekteur der Schulen war, wurde Chef des Generalstabes der Marine; Vizeadmiral Auvert, der bisher diese Stellung bekleidete, wurde Chef des 1. leichten Geschwaders.

Der Kommandant Jaurès, der Erste Offizier Joubert und die beiden Wachtoffiziere Garnier und Bignon der „Liberté" sind von dem Kriegsgericht unter Vorsitz des Vizeadmirals Jauréguiberry, vor das sie anläßlich der „Liberté"-Katastrophe gestellt waren, freigesprochen. — Der Minister hat indessen eine Verfügung erlassen, in der er darauf hinweist, daß nach den bestehenden Bestimmungen stets der Kommandant oder Erste Offizier und bei längerer Beurlaubung eines der beiden der betreffende ausdrücklich zu ernennende Vertreter an Bord zu sein hat.

— **Organisation, Personalfragen.** Während bisher die verschiedenen Schulen an Land und an Bord — ausgenommen die Artillerie- und Torpedoschule, deren Schiffe und Fahrzeuge seit 1909 zu je einer dem Minister direkt unterstellten Schuldivision zusammengezogen waren — den Marinepräfekten ihrer Standorte untergeordnet waren, sind jetzt die im Mittelmeer und in den atlantischen Häfen stationierten Schulen zu je einer division d'écoles de la Méditerrannée und de l'Océan unter je einem Kontreadmiral vereinigt, der direkt dem Marineminister untersteht. Zur ersten Gruppe gehören: die école des électriciens („D'Entrecasteaux", Flaggschiff des Divisionschefs) und zwei Torpedoboote, ferner die écoles de canonnage („Pothuau", „Tourville", „Jules Michelet", „Requin", „La Hire"), des torpilleurs („Cécille", je ein Torpedojäger als Minenleger und Minensucher), des mécaniciens et des chauffeurs („Chasseloup Laubat", vier Torpedoboote)*), des scaphandriers; zur zweiten Gruppe: die école navale („Borda", „D'Estrées", zwei Torpedoboote), école d'application des aspirants („Duguay Trouin", später „Jeanne d'Arc), école des élèves-officiers de marine, école des élèves-officiers mécaniciens, école des matelots élèves-mécaniciens et le cours du brevet supérieur,*) école des manoeuvriers**) („Châteaurenault", Flaggschiff des Divisionschefs, „Dévastation", zwei Torpedoboote), charpentiers, voiliers et le cours des élèves de la marine marchande, école des apprentis-marins et des mousses („Bretagne", „Magellan"), école de pilotage; wenn möglich, sollen ihr noch die école des fusiliers und die école des apprentis mécaniciens angegliedert werden.

Durch diese Neuorganisation ist die Außerdienststellung von „Masséna" und „Latouche Tréville" der bisherigen Artillerieschuldivision und von „Brennus" der bisherigen Torpedoschuldivision ermöglicht.

Die hierdurch erzielte Personalersparnis gestattet die Bildung des ersten leichten Geschwaders bei der I. Flotte, bestehend aus der 1. Division („Waldeck-Rousseau" ⚐, „Ernest Renan", „Edgar Quinet") und der 2. Division („Léon Gambetta" ⚐, „Jules Ferry", „Victor Hugo").

---

*) Vgl. Oktoberheft 1911, S. 1299.
**) Vgl. Dezemberheft 1911, S. 1615.



In Abänderung des Erlasses vom 29. September 1909 gehören dem Obersten Marinerat in Zukunft auch die zur Zeit einen Verband führenden Vizeadmirale an; sie werden jedoch nur für die Beratung bestimmter Fragen nach Paris gerufen.

Die commission supérieure d'incendie im Marineministerium, die bisher ihre Tätigkeit nur auf die Sicherheitsmaßregeln gegen Feuersgefahr in den Häfen und Werften erstreckte, hat in Zukunft diese Tätigkeit auch auf die entsprechenden Verhältnisse an Bord auszudehnen.

Die Spezialdienstzweige der fourriers und commis aux vivres (Verwaltung und Verpflegung) werden zu einem Dienstzweig der fourriers verschmolzen. Die Lehrgänge in Toulon und Brest werden in Zukunft fortfallen, dafür erfolgt die Ausbildung auf der in Rochefort zu errichtenden école de comptabilité, auf der in sechsmonatigen Lehrgängen das brevet simple und das brevet supérieur erworben werden kann.

Das (4.) Mannschaftsdepot in Rochefort wird in Zukunft nicht mehr als Rekrutierungsdepot für inscrits dienen; die inscrits des Bezirks Rochefort werden dem Depot in Lorient, die des Bezirks Bordeaux dem in Toulon überwiesen. Freiwillige werden im Depot zu Rochefort nach wie vor angenommen, um dann sofort einer der Spezialistenschulen oder dem 3. Depot in Lorient (Nichtspezialisten und fourriers-Anwärter) zugeteilt zu werden.

Auf der Artillerieschule werden für Geschützführer in Zukunft nur noch zwei Arten von Lehrgängen abgehalten: einer zur Erlangung des brevet simple, das zur Beförderung zum quartier-maître und second-maître berechtigt, und ein zweiter zur Erlangung des brevet supérieur, das den Zutritt zu den Dienstgraden des maître und premier-maître und die Heranbildung der Geschützführer zu Gruppenführern ermöglicht. Der frühere cours des vétérans, auf dem das Geschützführerzeugnis aufgefrischt wurde, fällt fort. Dieses Zeugnis behält unbeschränkte Gültigkeit, sofern die Leistungen des Geschützführers genügend bleiben; bei schlechten Leistungen kann das Zeugnis entzogen werden. — Der obere Lehrgang umfaßt eine dreimonatige Tätigkeit auf der école de canonnage und eine weitere dreimonatige Ausbildung auf der école d'application de tir à la mer („Pothuau"). Die Lehrgänge für das brevet simple beginnen am 1. April und 1. Oktober, die für das brevet supérieur am 1. Juni und am 1. Dezember, damit die Schüler des oberen Lehrganges erst eintreten, wenn die des unteren Lehrganges so weit vorgebildet sind, daß sie an den Schießübungen teilnehmen können. Die Offizierschüler werden gleichzeitig mit den Anwärtern des oberen Lehrganges auf „Pothuau" kommandiert.

— Artillerie. Pulverfrage. Die von Kapitän zur See Schwérer durchgeführte Untersuchung der Pulverbestände an Bord und in Pont de Buis (vgl. Januarheft, Seite 104) hat Folgendes ergeben: Die Bestände an Bord des I. Geschwaders sind in „ausgezeichnetem" Zustande, die der 1. leichten Division in „sehr gutem", abgesehen von der verdächtig erscheinenden Lieferung BM 13 3/1908 auf „Ernest Renan". Die Bestände des II. Geschwaders und der Schulschiffe sind „sehr gut", abgesehen von folgenden „ein wenig verdächtig" erscheinenden Lieferungen: BM 13 1/1908 und 2/1908 auf „Justice", BM 13 5/1908 auf „République" und BM 13 9/1908 auf „Suffren", die allesamt ausgeschifft worden sind.

Auf „Léon Gambetta" ist bei der Untersuchung in dem zum Festlegen der Kartusche in der Büchse dienenden Packpapier eine Streichholzschachtel gefunden worden. Die Verwendung von Papier zum Festlegen der Kartuschen ist seit dem 16. Oktober verboten. — Beim III. Geschwader wurden in dem Packpapier der 30 cm-Kartuschbüchsen ebenfalls Fremdkörper, u. a. sogar Braunpulverprismen, gefunden.

Die nach der „Liberté“-Katastrophe eingesetzte commission des poudres unter dem Vorsitz von M. Haller hat eine Vorschrift für die Pulverfabrikation fertiggestellt. Nach dieser ist es u. a. verboten, Überreste älterer Lieferungen bei der Herstellung neuer Lose zu verwenden. Diese Überreste, die alle drei Monate auf ihre Brauchbarkeit zu untersuchen sind, dürfen höchstens für besondere Schießversuche verwendet werden. Pulversorten, die für eine Lieferung benutzt werden, dürfen im Alter höchstens drei Monate verschieden sein. — Die Kommission untersucht ferner die Frage, ob es nicht zweckmäßig ist, die Herstellung des Pulvers in Glas- oder Porzellangefäßen — wie in anderen Ländern üblich — anstatt in Metallgefäßen auszuführen, da es für nicht unmöglich gehalten wird, daß sich Metallteile von den Gefäßen lösen, sich dem Teig des Pulvers beimengen und so die Ursache einer Zersetzung werden.

Der neu geschaffene service de contrôle de la fabrication des poudres (vgl. Januarheft, S. 106) umfaßt die Kontrolle der Pulverfabriken — ausgeübt von je einem Offizier für jede Fabrik und einem Unterpersonal von agents contrôleurs — ein Laboratorium in Sevran und die Zentralstelle in Paris, die von dem Direktor des laboratoire central wahrgenommen wird.

In Brest wurden 67 t Melinitgranaten versenkt, da man ihre Detonation befürchtete.

Die beiden Ingenieure der Pulverfabrikation Maissin und Louppe (Dezemberheft: Die Pulverfrage in Frankreich, S. 1584) sind vor ein Untersuchungsgericht gestellt, das über ihre Verfehlungen hinter verschlossenen Türen verhandelt. M. Maissin erklärt in »L'Action«, das Los 2/1906 PB der „Liberté“ habe Pulver aus dem Jahre 1904 und dieses wieder solches aus dem Jahre 1901 enthalten, die „remalaxiert“, d. h. in teigartigem Zustande wieder in den Teig des 1906-Pulvers hineingearbeitet seien. Die ganze Mischung sei 52 Stunden bei 90° eingeweicht worden, und diesen Prozeß bei so hoher Temperatur habe wohl das 1906-Pulver, nicht aber das 1901- und 1904-Pulver vertragen können.

M. Maissin schlägt vor, jede Pulverlamelle mit dem Fabriknamen und dem Herstellungsjahr zu zeichnen, um jederzeit der Ursache von Veränderungen auf den Grund gehen zu können.

In der Geschützfabrik in Ruelle explodierte beim Gießen einer Bronzebuchse für ein 34 cm-Geschütz aus unbekannter Ursache ein Schmelztiegel mit 900 kg Inhalt, der sich teilweise über die Arbeiter ergoß. Der Verlust an Personal betrug 8 Tote und 30 Schwerverwundete. 400 qm des Daches der Werkstatt wurden herausgerissen.

—. Schiffbau, Probefahrten, technische Versuche. Linienschiffe: Die Probefahrten des „Vergniaud“ ergaben folgende Resultate:

	Geschwindigkeit	Kohlenverbrauch in der Stunde p. Quadratmeter Rostfläche
10stündige Volldampffahrt	19,15 kn	133,25 kg
3stündige forcierte Fahrt	19,675 kn	166,80 kg
24stündige Dauerfahrt	17,74 kn	90,00 kg
6stündige Kohlenmeßfahrt mit der Hälfte der Kessel	13,33 kn	77,95 kg
6stündige Kohlenmeßfahrt bei langsamer Fahrt	8,57 kn	71,625 kg

Eine Einrichtung zur automatischen Flutung der Munitionskammern wird erprobt: Bei Eintritt einer bestimmten Temperatur in der Kammer schmilzt ein Pfropfen und gibt die Öffnung nach einem Wasserbehälter frei, dessen Inhalt sich in die Kammer ergießt; durch Leerung des Behälters wird ein Ventil nach außenbords entlastet, das nun Wasser von außenbords in die Kammer einströmen läßt.

Torpedofahrzeuge: Torpedojäger „Yatagan“ (vom Stapel 1900) hat nach Einbau neuer Kessel und Umbau seiner Maschinen zum siebenten Male bei Ausführung der forcierten Probefahrt Havarie erlitten; bei einer Fahrt von 24 kn trat eine Störung an der Ventilationsmaschine und an der Dynamomaschine ein, die zur Unterbrechung der Fahrt zwang.

Torpedojäger „Cimeterre“ (Programm 1908, Bréguet-Turbinen) erzielte eine Geschwindigkeit von 32,75 kn (Kontrakt 31 kn).

Bei Besprechung der neuen französischen Torpedojägertypen meint A. le Franc (»Moniteur« vom 13. Januar), für den Schiffskörper werde in der Regel genügendes Gewicht bewilligt, die Maschinen und insbesondere die Hilfsmaschinen würden dagegen meist zu leicht gebaut; daher die zahlreichen Havarien an Luftpumpen, Ventilationsmaschinen, Dynamos usw.; — bei den letzten Manövern waren auf diese Weise in zwei Tagen fünf Boote havariert.

Unterseeboote: Vom Stapel lief: Tauchboot „Nivôse“ in Cherbourg am 6. Januar als letztes der Boote mit Monatsnamen.

— Häfen. Im Handelshafen von Brest ist die Herstellung einer neuen Kaifläche von 267,5 m Länge geplant; der 1869 begonnene Bau von Kais am östlichen Hafendamm entlang wurde 1883 aufgegeben, und nach der inzwischen eingetretenen Steigerung des Verkehrs (Schiffsverkehr 1883: 250 000, 1908: 500 000 Netto-Registertonnen; Waren von 168 000 auf 368 000 t) und Vergrößerung der Schiffsdeplacements reichten die vorhandenen Kais von 160 und 35 m Länge bei einer Tiefe von nur 7,5 m bei Niedrigwasser nicht mehr aus, zumal da nach Fertigstellung des großen Docks von 225 m Länge die größten Postdampfer auf Brest als Reparaturhafen angewiesen sind; außer Brest besitzt nur St. Nazaire ein Dock von 220 m Länge, während in Le Havre der Bau eines großen Docks erst geplant ist.

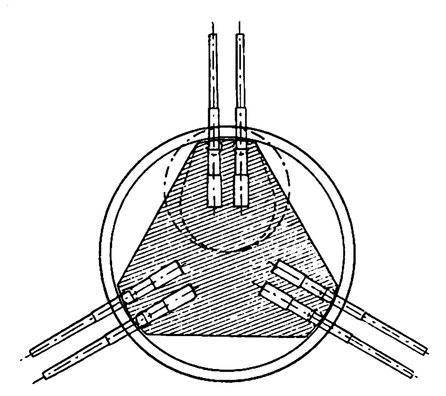
In Dunkerque ist der Bau eines Docks für die Flottille von Dunkerque beschlossen.

— Fachliteratur. Im »Moniteur de la Flotte« (23. Dezember 1911) tritt * * für die Beibehaltung der 45 cm-Torpedos ein, da die »torpilles de 45 cm allongées« sehr gute Ergebnisse bezüglich Laufstrecke, Geschwindigkeit, Stabilität und Sprengkraft gehabt und vor dem 53,3 cm-Torpedo den Vorteil größerer Ladegeschwindigkeit hätten sowie die Möglichkeit böten, eine größere Anzahl von Torpedos an Bord zu nehmen. Die Marinen, die das größere Kaliber eingeführt hätten, seien bisher durchweg von den Resultaten nicht befriedigt worden.

In »Moniteur de la Flotte« (6. Januar) beklagt C. Pierreval in einem Artikel »Canon et Papier«, daß beim letzten Artilleriepreisschießen nicht nach einem Zielschiff, sondern nach Leinwandscheiben geschossen sei und daß das Ergebnis für das einzelne Schiff nicht direkt nach der Zahl der wirklich erzielten Treffer, sondern auf Grund der Beobachtung am Ziel und einer komplizierten Berechnung unter Berücksichtigung des Schiffstyps, des Geschützmodells usw. unter völliger Geheimhaltung der tatsächlichen Treffer festgestellt und erst nach Monaten veröffentlicht sei. Dadurch sei das Interesse der Offiziere und Mannschaften an dem Preisschießen sehr stark herabgesetzt, und die Resultate seien daher auch schlechter als früher. — (Das neue Verfahren ist gewählt, weil im Vorjahre die Feststellung der Ergebnisse durch die starke Zerstörung des Zielschiffs sehr erschwert worden war, was eine lebhafte Kritik der Beschlüsse der Schiedsrichterkommission hervorrief.)

In demselben Fachblatt (30. Dezember 1911) erklärt Lorenzo d'Abda in einem Artikel »La Tourelle-Revolver« — im Anschluß an die Äußerung von M. Rousseau in dem Artikel »Le navire d'après-demain« (12. August 1911), daß das Streben

nach der Konzentration möglichst vieler Geschütze auf einem Schiff notwendigerweise die Vereinigung einer möglichst großen Zahl von Geschützen in einem Turm zur Folge habe (Drillingturm) —, dasselbe Prinzip werde schließlich zur Einführung eines dreieckigen tourelle-revolver mit 6 Geschützen, wie unten abgebildet, führen. Dieser gestatte, stets zwei schwere Geschütze auf den Gegner ins Feuer zu bringen, während die anderen vier geladen würden. Die Gewichtsersparnis gegenüber drei Doppeltürmen betrage 30 Prozent; dazu komme der Vorteil der Konzentration der Munitionskammern und der Vereinfachung der Munitionszuführung. Die Leitung erfolge aus dem Turm selbst. Bei 16 000 t Deplacement könne ein Schiff zwei solcher Türme mit zusammen 12 Geschützen führen. Der Vorteil werde noch größer nach Fortfall der Schornsteine infolge Einführung der Motoren.



Der »Moniteur« vom 13. Januar bringt im Anschluß hieran ein vollkommenes Projekt eines nach dem Prinzip von Lorenzo d'Adda gebauten 16 000 t-Schiffes: Länge 150 m, Breite 25 m; zwölf 30,5 cm-K L/46 in zwei Revolvertürmen, sechzehn 12 cm-K L/50 unter Panzerschutz. Gürtelpanzer 30 cm mittschiffs und auf eine Länge von 75 m, Kasemattpanzer 20 cm, Türme 30 cm. Verbrennungsmotoren, 6 Schrauben, je 12 Zylinder an einer Welle arbeitend, d. h. 72 Zylinder zu je 333 PS, also insgesamt 24 000 PS; 22 kn.

Gewichtsverteilung:	Schiffskörper . . .	6 400 t	40 Prozent,
	Artillerie	3 100 t	19,3 "
	Panzer	3 900 t	24,4 "
	Motoren	1 600 t	10 "
	Heizöl	1 000 t	6,3 "
		16 000 t.	

»Le Temps« bringt einen Auszug aus einem Artikel des italienischen Kapitäns E. Bravetta in »Rivista nautica«, der folgende Tabelle aufstellt:

	Feuergeschwindigkeit in Sekunden	Lebensdauer des Rohres nach Anzahl der Schüsse
30,5 cm L/45	60	100
30,5 cm L/50	60	86
34,3 cm	80	80
35,6 cm	90	75
40,1 oder 40,6 cm	110—120	65

Unter Zugrundelegung dieser Feuergeschwindigkeit, die nach »Temps« allgemein zu niedrig bemessen ist, würden die betreffenden Geschütze in entsprechender

Reihenfolge nur 1 Std. 40 Min., 1 Std. 26 Min., 1 Std. 47 Min., 1 Std. 52 Min. und etwa 2 Std. im fortgesetzten Feuer bleiben können. »Temps« meint, die französischen 30,5 cm-Geschütze hätten infolge Verwendung des Nitrozellulosepulvers eine Lebensdauer von 200 Schuß.



Italien. Die Fortsetzung der Berichterstattung über den italienisch-türkischen Krieg wird im nächsten Heft erscheinen.

— Indiensthaltungen 1912/13. Der neue Etat sieht die ununterbrochene Indiensthaltung zweier Geschwader zu je zwei Divisionen für die Zeit vom 1. Juli 1912 bis 30. Juni 1913 vor. Diese zwei Geschwader bestehen aus 12 Schlachtschiffen und einigen Kreuzern sowie kleineren Fahrzeugen, nämlich:

1 „Dante Alighieri"	1 „St. Bon"	1 „Marco Polo"
3 „Regina Elena"	3 „San Giorgio"	2 „Quarto"
2 „Benedetto Brin"	2 „Garibaldi"	6 Zerstörer, 2 Minenfahrzeuge.

Der Etat rechnet ferner mit dem Eintritt in die Flotte von „Giulio Cesare" und „Leonardo da Vinci" zum 1. Januar 1913 und von „Conte di Cavour" zum 1. April 1913.

Für 3 Monate werden die beiden Geschwader einem Flottenkommando unterstellt. Das Winterhalbjahr hindurch erhalten sie geringere Materialverbrauchsgelder und Gebührnisse.

Je ein Schiff der „Regina Elena"-, „San Giorgio"-, „St. Bon"-, „Garibaldi"- und „Quarto"-Klasse werden das ganze Jahr hindurch außer Dienst (in disponibilita) gestellt sein.

An weiteren Verbänden bleiben dauernd in Dienst: die Schulschiffsdivision, bestehend aus 3 „Sardegna" und 1 „Carlo Alberto", sowie die Torpedoboots-Streitkräfte, bestehend aus „Vettor Pisani", „Lombardia", 26 Zerstörern, 32 Hochseetorpedobooten, 36 neuen 125 t-Torpedobooten und 20 Unterseebooten.

Die alten Linienschiffe „Lepanto", „Italia" und „Dandolo" sollen 12 Monate hindurch außer Dienst (in disponibilita) bleiben.

— Neubauten, Grundreparaturen. Die Pläne für zwei Linienschiffe von je 26 000 t, deren Bau möglichst bald — und zwar bei Ansaldo und Odero — begonnen werden soll, sind fertiggestellt. Die Armierung dieser Schiffe wird aus 35,4 cm-Geschützen bestehen. Die Neubauten des verbesserten „Cavour"-Typs, „Duilio" und „Andrea Doria", erhalten dagegen noch 30,5 cm-Geschütze, um die Fertigstellung dieser Schiffe bis Ende 1914 zu ermöglichen. Sie werden stärker gepanzert sein als die Schiffe der „Cavour"-Klasse und an Stelle von deren 10,5 cm-Geschützen 15 cm-Geschütze erhalten.

„Regina Margherita" ist nach $1^1/_2$jähriger Kesselreparatur im Januar in den Flottenverband eingetreten. Die Reparatur des „San Giorgio" wird im April beendet sein.

Am 14. Januar lief auf der Fiat-San Giorgio-Werft bei Spezia das Unterseeboot „Argo" vollständig ausgerüstet vom Stapel. — Der Stapellauf der im übrigen fertiggestellten Schwesterboote „Jantina" und „Salpa" sowie die Abnahme der „Velella" wird durch Vorkommnisse an den M.A.N.-Motoren verzögert.

Am 2. Januar wurde der Bau der zwei Unterseeboote des „Cavallini"-Typs, „Gallileo Ferraris" und „Giacinto Pallino", auf dem Arsenal zu Spezia begonnen,

Die Boote werden 41 m lang, 4,5 m breit, sollen in untergetauchtem Zustande 400 t Wasser verdrängen, unter Wasser 9 kn, über Wasser 15 kn laufen, Diesel-Motoren sowie sechs Torpedorohre erhalten und Ende dieses Jahres fertiggestellt sein.

— Flaggoffiziere. Der bisherige Kommandant des „Re Umberto" und Befehlshaber des in Tripolis nach Beschießung der Stadt ausgeschifften Landungskorps der Flotte, Cagni, wurde für seine Leistungen im Kriege zum Kontreadmiral befördert; er hat vier Vorderleute übersprungen.

— Seeoffiziersersatz. Wegen zu geringen Andrangs zum Eintritt in die Marineakademie nach den alten Bestimmungen (Eintrittsalter 19 Jahre usw.) im August 1911 sind zum Januar 1912 50 weitere Seeoffizieranwärter zu erleichterten Bedingungen einberufen worden.

— Unterpersonal. Der Etat 1912/13 sieht 25 000 Mann als eingeschifft, 6000 Mann als an Land kommandiert vor. Davon sind etwa 9000 Mann länger dienendes Personal, 6500 Mann Rekruten (3jährige Dienstzeit) und etwa 2000 Mann neu eingestellte Freiwillige und Schiffsjungen.

v. D.



Rußland. Organisation. Durch Kaiserlichen Erlaß ist der Dienstgrad der Kapitänleutnants wieder abgeschafft worden. Die Zugehörigkeit der einzelnen Dienstgrade zu den verschiedenen Rangklassen ist wie folgt geregelt: 1. Oberoffiziere: Mitschmans 10., Leutnants 9., ältere Leutnants 8. Rangklasse; 2. Stabsoffiziere: Kapitäne 2. Ranges 7., Kapitäne 1. Ranges 6. Rangklasse; 3. Admirale: Kontreadmirale 4., Vizeadmirale 3., Admirale 2. Rangklasse.

Eine für den Verwaltungsbetrieb der Flotte sehr wichtige Reform ist in ihren Grundzügen durch zwei Kommissionen, unter Vorsitz der Chefs der Baltischen und Schwarzmeerflotte, festgelegt. Die Seeoffiziere sollen von der Wahrnehmung der Geschäfte der Schiffszahlmeister (Revisoren) in Zukunft befreit werden. Die Tätigkeit des „Revisor-Intendanten" soll in Zukunft einem besonderen Korps von Admiralitätsoffizieren anvertraut werden, die die Verwaltung an Bord völlig selbständig führen und für den Verlust und die Schädigung fiskalischen Gutes verantwortlich sein werden. Zu diesem Korps können Frontoffiziere übertreten. Die Vorbildung erfolgt in einjährigen Kursen in Kronstadt und Ssewastopol.

Über praktische Beschäftigung der Schüler der Ingenieurschule Nikolai I. ist folgendes neu verfügt: Die Schüler der Schiffbauabteilung werden im Sommer auf Staats- oder Privatwerften kommandiert, auf denen Schiffe der Marine gebaut werden, und dort nach besonderem Plan praktisch beschäftigt. Die Schüler der Maschineningenieurabteilung gehen im Sommer drei Monate an Bord von Schiffen der Flotte; drei Monate werden sie auf Werften kommandiert, um dort den Maschinenbau praktisch zu erlernen.

— Personal. Zum Vizeadmiral befördert ist der Chef des Marinehauptstabes, Kontreadmiral Knjasjew.

— Schwimmende Streitkräfte. Panzerkreuzer „Gromoboi", Kreuzer „Bajan" und Unterseeboote „Drakon" und „Akula" sind zu den aktiven Verbänden der Baltischen Flotte getreten. Kreuzer „Oleg" trat zur Kreuzerabteilung der 1. Reserve.

Bei der Minenlegerabteilung der Sibirischen Flottille werden als Minenleger „Ussuri" und „Mongulai" aufgeführt.

Eine Gasexplosion ereignete sich im Heizraum des Kreuzers „Kagul", wobei ein Mann getötet, einer verwundet wurde.

Aus den Listen der Flotte gestrichen ist Torpedoboot Nr. 223 und Minenleger „Aleut".

— Seepolizei. Für das Einlaufen von Handelsschiffen in Gewässer, in denen ein russisches Geschwader Tag- oder Nachtübungen abhält, erläßt die Regierung folgende Bestimmungen:

Die Entscheidung über das Einlaufen trifft ein Wachtschiff, das bei Tage eine blau-weiß-blau gestreifte Flagge, bei Nacht ein rotes Licht führt. Setzt dies drei rote Bälle oder drei rote Lichter, so ist das Einlaufen verboten; hat es nur die ersterwähnten Abzeichen, so erfolgt das Einlaufen unter seiner Führung. Das Zeichen mit der Dampfpfeife oder Sirene, auf das hin sofort gestoppt werden soll, ist: — —— — —. Zwischen den Reihen des Verbandes darf nicht durchgefahren werden. — In gleicher Weise ist die Annäherung an Kaiserliche Jachten zu vermeiden, wenn drei rote Bälle oder Lichter gesetzt sind.

— Häfen. Der Ausbau des Hafens von Reval (Juniheft 1911, S. 792), der ursprünglich am 1. Januar 1915 durchgeführt sein sollte, wird erst ein Jahr später vollendet werden. Der Hauptteil des Werkes ist die Neuschaffung einer Westmole, die eine Gesamtlänge von 481 m und eine Breite von 47,5 m haben wird, so daß auf ihr drei Eisenbahngleise nebeneinander laufen können. Das Hafenbassin wird bis auf 9 m gebaggert werden.

— Handelsschiffahrt. Die Schiffahrt von St. Petersburg und Kronstadt ließ sich 1911 vom 7. Mai bis zum 21. Dezember, also 229 Tage lang, aufrechterhalten. — Wladiwostok war noch am 20. Dezember eisfrei.

Der Handelsverkehr in St. Petersburg zeigte 1911 nach der „St. Petersburger Zeitung" folgendes Bild: Angekommen: 2084 Dampfer mit 2 045 513 Netto-Registertonnen und 106 Segler mit 20 348 Netto-Registertonnen; insgesamt 2190 Schiffe mit 2 065 861 Netto-Registertonnen; gegen 1910: 2054 Schiffe mit 1 941 766 Netto-Registertonnen. Davon waren deutsche Schiffe 1911: 417 Dampfer mit 360 428 Netto-Registertonnen und 15 Segler mit 1778 Netto-Registertonnen; gegen 1910: 388 Dampfer mit 330 713 Netto-Registertonnen und 17 Segler mit 5695 Netto-Registertonnen. Die Zahl der englischen Dampfer war 1911 kleiner als die der deutschen (333), ihre Tonnage aber größer (456 444 Netto-Registertonnen). Abgegangen von St. Petersburg 1911: 2111 Schiffe.



Österreich-Ungarn. Der Entwurf des normalen Marineetats für 1912 sieht 72,45 Mill. Kronen vor. Er überschreitet den vorjährigen Etat um 4,2 Mill. Kronen, bleibt aber um einen kleinen Betrag hinter der Summe zurück, die der Marinekommandant in den Delegationssitzungen von 1911 als voraussichtliches Mindesterfordernis für 1912 angab. Zu den 72,45 Mill. Kronen des normalen Etats kommen noch 67 Mill. Kronen als zweite Rate des außerordentlichen Schiffbau-Spezialkredits, so daß der Marineverwaltung für 1912 139,45 Mill. Kronen zur Verfügung stehen werden. — Im normalen Marineetat sind — wie in den früheren Jahren — wieder

20 Mill. Kronen für Ersatz- und Neubauten der Flotte vorgesehen. Hiervon werden 19 Mill. Kronen als Restraten der drei Schiffe der „Radetzky"-Klasse gebraucht. Der Preis dieser Schiffe hat sich nämlich — entgegen dem Voranschlag von 1907, der 38 Mill. Kronen pro Schiff vorsah — infolge Änderungen an der Artillerie und Materialpreissteigerungen auf 43 Mill. Kronen für das Schiff gestellt.

Da das Staatshaushaltsgesetz des neuen Etatsjahres wieder nicht rechtzeitig fertig geworden ist — die Delegationen tagen erst im kommenden März —, so wird zur Zeit mit einem viermonatigen Budgetprovisorium gearbeitet.

— Neubauten. Über die Schiffe der »Viribus unitis«-Klasse sind folgende neue Einzelheiten (siehe auch Mai- und Augustheft 1911) bekannt geworden: Zwischen den einzelnen schweren Türmen der vorn und achtern auf der Mittschiffslinie stehenden Turmpaare ist nur 1 m Zwischenraum. Die beiden nach den Schornsteinen zu stehenden höheren Türme tragen auf ihren Decken je drei 7 cm-SK; die übrigen zwölf 7 cm-SK stehen auf dem Oberdeck, sechs von ihnen feuern nach vorn, vier nach den Breitseiten und zwei nach achtern. Von den zwölf 15 cm-SK feuern acht, je vier an jeder Seite, nur nach den Breitseiten, während die vier an den Enden der beiden Batterien stehenden 15 cm-SK auch in der Kielrichtung feuern können.

Der Gürtelpanzer mißt an seiner stärksten Stelle 280 mm und verjüngt sich nach den Schiffsenden sowie nach oben bis auf 120, 100 und 180 mm. Das Achterschiff ist nur in der Wasserlinie gepanzert. Das Heck ist ungepanzert; das Panzerdeck ist 48 mm stark.

Die Kleinen Kreuzer „G", „H", „J" erhalten dasselbe Deplacement wie „Admiral Spaun" (3500 t), aber erhöhte Maschinenkraft, nämlich 25 000 PS (gegenüber 21 000 PS bei „Admiral Spaun") für 27 kn Höchstgeschwindigkeit und stärkere Armierung, nämlich neun 10 cm-SK, zwei 4,7 cm-SK und 2 Maschinenkanonen.

Die im Bau befindlichen Torpedofahrzeuge zu 800 t erhalten Turbinenmaschinen von 17 000 PS für 32,5 kn Höchstgeschwindigkeit. Ihre Armierung besteht in zwei 10 cm- und vier 7 cm-SK sowie einer Anzahl Torpedorohre.

Die im Laufe dieses Jahres in Angriff zu nehmenden 250 t-Hochseetorpedoboote erhalten Turbinenmaschinen von 5000 PS für 28,5 kn sowie drei 7 cm-SK und 2 Torpedorohre.

v. D.

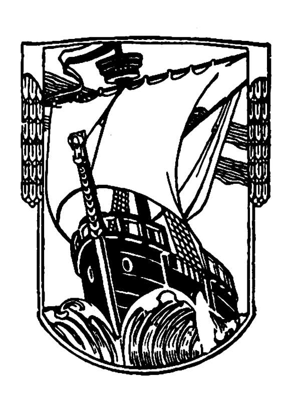


Norwegen. Marinepolitik. Der Ministerrat hat zu Anfang Januar beschlossen, dem Storthing einen Gesetzentwurf über die Verstärkung der Seerüstung vorzulegen, und begründet diese Maßnahme mit einem Hinweis auf den Rückgang der norwegischen Flotte in den letzten Jahren, der als ein Verfall der Seestreitkräfte zu bezeichnen sei. Die Hoffnung, daß internationale Abmachungen und das Rechtsbewußtsein der Völker eine Verwicklung Norwegens in einen Krieg unmöglich machen würden, könne angesichts der Ereignisse der letzten Zeit nicht aufrechterhalten werden. Der kriegspolitische Schwerpunkt Europas sei nach dem Norden hin verschoben. Norwegen könne sich daher nicht mehr auf seine entfernte Lage verlassen für den Fall, daß die Großmächte den Widerstreit ihrer Interessen durch Waffengewalt zur Entscheidung brächten, und die norwegische Flotte sei in ihrer jetzigen Stärke nicht imstande, die Aufgaben zu erfüllen, die ihr in einem Kriege zwischen Großmächten in der Nordsee zufallen würden.

Es wird daher geplant, die Flotte auf eine Gesamtstärke von 8 Panzerschiffen, 6 Torpedobootzerstörern, 40 Torpedobooten, 12 Unterseebooten, 4 Kanonenbooten, 1 Minenschiff sowie von einer Anzahl von kleineren Fahrzeugen für den Minendienst zu bringen. Zunächst sollen 2 Küstenpanzerschiffe für insgesamt 16,9 Mill. Mark gebaut werden mit folgenden Baudaten: Länge 90 m, Breite 15,5 m, Tiefgang 5 m, Geschwindigkeit 15 kn; Armierung: zwei 24 cm-, vier 15 cm-, vier bis sechs 7,6 cm-SK oder 10 cm-SK und zwei Unterwasser-Torpedorohre.

Ferner wird die Anlage einer Marinestation im Ofoten-Fjord beabsichtigt.

Für diese Zwecke wird ein außerordentlicher Kredit von 18,6 Mill. Mark gefordert, und zwar 16,9 Mill. Mark für die beiden Küstenpanzerschiffe, 1 Mill. Mark für den Ausbau der Marinestation und 0,7 Mill. Mark für die Beschaffung von Munition.



Verschiedenes.

S. M. S. „Friedrich der Große".

Der erste von den gesetzgebenden Faktoren des Norddeutschen Bundes anerkannte Flottenplan umfaßte eine Reihe von Schlachtschiffen, die geeignet sein sollten, dem Feinde auf hoher See gegenüberzutreten. Drei von diesen Schiffen waren im Kriegsjahre 1870 bereit, auf Vorposten vor der Jade der herannahenden französischen Flotte das Eindringen in den kaum vollendeten Kriegshafen zu verwehren. Zwei weitere lagen auf englischen Werften auf Stapel, mit dem Bau der anderen nach dem Plane noch fehlenden Schiffe wurde erst nach dem Kriege begonnen, und es darf als ein Beweis für ein hohes Selbstvertrauen bezeichnet werden, daß schon im Mai 1871 auf der kaum in den Uranfängen vorhandenen Kaiserlichen Werft zu Ellerbeck die Helling für das erste dem neuerstandenen Reiche zugehörige Panzerschiff errichtet ward. Freilich darf es angesichts der so unzulänglichen Hilfsmittel dieser Werft nicht wundernehmen, daß fast $3^1/_2$ Jahre vergingen, bis dieser erste Bau zum Stapellauf fertig war. Er erhielt den Namen „Friedrich der Große" und war das erste Panzerschiff, das, auf einer deutschen Marinewerft errichtet, berufen war, für eine lange Reihe von Jahren unter der deutschen Flagge einen wesentlichen Bestandteil der allzu lange in ihrer Entwicklung gehemmten Flotte zu bilden.

S. M. S. „Friedrich der Große" war wie alle Schiffe dieser Periode ein Turmschiff, das noch eine volle Takelage trug und auch unter Segel imstande war, die See zu halten. Es führte in zwei Drehtürmen vier 26 cm-K L/22, dieselbe Bewaffnung, die auch den Hauptbestandteil der Bewaffnung der „Sachsen"-Klasse bildete, ferner in ungeschützter Aufstellung auf dem Deck zwei 17 cm-K L/22 und außerdem ursprünglich sechs Revolverkanonen. Später wurde diese Bestückung durch zehn 8,8 cm-SK L/30 sowie durch fünf Torpedorohre, davon zwei im Bug, zwei in Breitseitaufstellung und eins im Heck, vervollständigt. Eine Maschine von 5400 Pferdestärken trieb einen Hirsch-Propeller und gab dem Schiffe eine Geschwindigkeit von höchstens 12 kn. Die Panzerung der Türme hatte eine Stärke von 254 mm, der das Schiff in ganzer Länge umspannende Gürtelpanzer war 229 mm stark. Bei einer Länge von 93,59 m und einer größten Breite von 16,32 m hatte das Schiff einen größten Tiefgang von 7,53 m und eine Wasserverdrängung von 6767 t, es war also um etwa 3300 t kleiner als die „Brandenburg"-Klasse und 1000 t größer als die Schulschiffe der „Hertha"-Klasse. Gleichartig mit ihm war S. M. S. „Preußen", während die in England erbauten Kasemattschiffe „Kaiser" und „Deutschland" eine Wasserverdrängung von 7500 t aufwiesen.

Auch der Ausbau des Schiffes nahm noch eine geraume Zeit in Anspruch, und erst im Herbst 1877 war es zur ersten Indienststellung fertig. Unter dem Kommando des Korvettenkapitäns Ulffers wurde das neue Schlachtschiff zunächst nach Wilhelmshaven übergeführt und von da im folgenden Januar nach Kiel zurückgebracht.

Im Frühjahr 1878 war S. M. S. „Friedrich der Große" unter dem Kommando des Kapitäns z. S. Freiherrn v. Reibnitz bestimmt, mit dem Panzergeschwader, das wie in den beiden vorangegangenen Jahren nach dem Mittelmeer gehen sollte, dort seine Flagge zu zeigen und seine junge Besatzung im Kriegschiffsdienste auszubilden. Leider waltete über der am 20. Mai angetretenen Ausreise kein glücklicher Stern, denn bei dem unsichtigen Wetter irrte sich der an Bord befindliche Lotse in den Landmarken und setzte das Schiff unweit der Nordspitze von Langeland auf Grund. Erst am folgenden Tage gelang es zwei aus Kiel herangerufenen

Schleppdampfern, das Schiff abzubringen, doch erwiesen sich leider die durch Taucher festgestellten Beschädigungen als so erheblich, daß die Rückkehr nach dem Heimatshafen unvermeidlich war. Es ist bekannt, daß die Geschwaderfahrt durch das Unglück von Folkestone ohnehin vereitelt ward; S. M. S. „Friedrich der Große“ stellte deshalb schon am 8. Juni 1878 in Kiel außer Dienst.

Im folgenden Frühjahr wurde unter dem Kommando des Kontreadmirals Kinderling ein neues Übungsgeschwader in Dienst gestellt, das sich aus „Friedrich Carl“ als Flaggschiff, aus „Preußen“, „Friedrich dem Großen“, „Kronprinz“ und dem Aviso „Grille“ zusammensetzte. Bei den Übungen dieses Geschwaders wurde die Ostsee nicht verlassen. Mitte September erfolgte nach seiner Auflösung die Außerdienststellung. Ähnliche Geschwaderübungen, die sich zum Teil auch auf die Nordsee erstreckten, folgten 1880—1883; in den beiden letzten Jahren fand die Außerdienststellung des nacheinander von Kapitän z. S. Knorr und v. Werner geführten Schiffes in Wilhelmshaven statt.

Erst nach fünfjähriger Ruhepause wurde S. M. S. „Friedrich der Große“ im April 1888 zu einer neuen Indienststellung herangezogen, um sich in Kiel dem von Kontreadmiral Knorr befehligten und aus „Baden“, „Bayern“, „Kaiser“ und dem Aviso „Zieten“ gebildeten Manövergeschwader anzuschließen. Das Kommando führte bei der Indienststellung Kapitän z. S. Chüden, den einige Monate später Kapitän zur See v. Reiche ersetzte. In diesem Jahre durfte die allzulange so stiefmütterlich behandelte Flotte erkennen, daß ein neues Zeitalter für sie herangebrochen war. Am 14. Juli nahm Kaiser Wilhelm II. die Parade über die in Kiel vereinigten Schiffe ab und führte diese sodann zur Reede von Kronstadt, nach den Stockholmer Schären und endlich nach Dänemark, wo sie unter den Augen des jungen kaiserlichen Herrn vor den Monarchen der nordischen Reiche paradieren durften. Alsdann schlossen sich an die Schießübungen und Manöver, die sich von Danzig bis Kiel erstreckten, ein kriegsmäßiger Marsch zur Wesermündung und die Hauptfestungskriegsübung vor Wilhelmshaven; ein gewaltiger Unterschied gegen die Zeit vor 9 Jahren, wo man über eine einmalige Fahrt die Ostsee herauf und herunter nicht hinausgekommen war.

Zum ersten Male unterblieb auch jetzt nach den Manövern die Abrüstung, vielmehr lag das Schiff den Winter über in Wilhelmshaven, um sich im Frühjahr wieder mit dem Geschwader zu vereinigen, das jetzt mehrere Wochen lang tägliche Schieß- und Gefechtsübungen in der Ost- und später auch in der Nordsee abhielt. Im Herbst hielt der kaiserliche Oberbefehlshaber die Schiffe für genügend vorbereitet, um sie auf der Reede von Spithead den kritischen Augen unserer englischen Vettern vorzuführen.

Am 7. September 1889 übernahm Kapitän z. S. Graf Haugwitz von seinem Vorgänger, dem Kapitän z. S. Klausa, das Kommando, um sich mit dem Schiffe dem nach dem Mittelmeer bestimmten, dem Kommando des Kontreadmiral Hollmann unterstellten Übungsgeschwader anzuschließen. Zugleich mit „Friedrich dem Großen“ lichteten „Kaiser“ und „Deutschland“, sein Schwesterschiff „Preußen“, der Kreuzer „Irene“ und der Aviso „Wacht“ die Anker. Die Reise führte das Geschwader nach Gibraltar, Genua, dem Piraeus, nach den Dardanellen, in das Adriatische Meer, nach Neapel, nach Cadiz und über Lissabon zurück nach Wilhelmshaven.

Von jetzt ab bildete das Übungsgeschwader, seit 1894 als zweite Division des Manövergeschwaders, einen organisatorischen Bestandteil der Flotte, und in ihm wurde der Grund gelegt, auf dem sich die auf dem Flottengesetz beruhende Schlachtflotte aufbauen sollte.

Mit diesem Geschwader manövrierte „Friedrich der Große“ in den folgenden Jahren in der Ost- und Nordsee, wobei gelegentlich auch schwedische und norwegische

Häfen angelaufen wurden. Freilich bildete die deutsche Flottenmacht in dieser Periode entsprechend der in den achtziger Jahren herrschenden allgemeinen Unklarheit der Anschauungen über den zu wählenden Linienschiffstyp eine bunte Musterkarte, an der wohl nur ein Laienauge seine Freude haben konnte. Verschieden war die Bewaffnung, ungleich die Geschwindigkeit und der Kohlenvorrat; alles das aber hinderte nicht, daß doch die Grundlage für unsere taktische Entwicklung geschaffen und der Dienst im Geschwader soweit nur immer möglich geübt und durchgebildet wurde. Öfters überzeugte sich der kaiserliche Oberbefehlshaber von dem erreichten Ausbildungsgrad, wiederholt meldet die Schiffsbiographie die Besichtigung der Mannschaft durch den Geschwaderchef, und jedenfalls gewinnt man den Eindruck, daß auch in dieser Periode sehr fleißig gearbeitet und alles daran gesetzt wurde, mit dem unzulänglichen Material einen tunlichst hohen Grad von Seeerfahrung und Gefechtsbereitschaft zu erzielen.

Erst allmählich gewann das Geschwader eine gleichmäßigere Gestalt durch die Einreihung der „Brandenburg“-Klasse, und im Jahre 1895 war man so weit, daß zwei in sich gleichartige Divisionen aus je 4 Schiffen der „Sachsen“- und der „Brandenburg“-Klasse gebildet werden konnten. Demgemäß nahm „Friedrich der Große“ im Januar 1894 zum letzten Male an den Flottenübungen teil, und am 12. Oktober erfolgte in Wilhelmshaven seine letzte Außerdienststellung. Der letzte Kommandant des Schiffes war Kapitän z. S. Büchsel; vor ihm hatten noch die Kapitäne z. S. Heßner und v. Schuckmann II das Schiff geführt.

Durch Kabinettsorder vom 16. November 1896 wurde „Friedrich der Große“ zugleich mit „Preußen“ aus der Liste der Panzerschiffe gestrichen und zu den „Hafenschiffen“ übergeführt. Unter dieser Gruppe vereinigten sich allmählich alle die alten Schlachtschiffe der Anfangszeit unserer Flotte, ohne daß ihnen noch Gelegenheit zu kriegerischer Tätigkeit geboten wurde. Da Raum geschaffen werden mußte, erfolgte am 21. Mai 1906 die endgültige Streichung, und das letzte Los des einst so stattlichen Schiffes war seine Herrichtung als Kohlenprahm bei der Kieler Werft, wo in seinem geräumigen Innern gesackte Kohlen für Torpedoboote bereit gehalten werden.

„Friedrich der Große“ war das einzige von den Hafenschiffen, dem bis zuletzt sein alter Name erhalten blieb. Die andern mußten bekanntlich ihre alte Bezeichnung gegen Namen aus der alten Götterwelt vertauschen, als der Name, unter dem sie ehrenvoll gedient hatten, in der Flotte erneuert ward.

Ein neuer „Friedrich der Große“ lief erst am 10. Juni 1911 auf der Vulcan-Werft in Hamburg vom Stapel. Um einen Vergleich zwischen den vor 40 Jahren erbauten Schiffen und dem Material, das heut das Rückgrat der Flotte bildet, zu bieten, seien zum Schluß die Verhältnisse des alten Linienschiffes „Friedrich der Große“ denen des neuen Schiffes dieses Namens gegenübergestellt:

	„Friedrich der Große“ (1874)	„Friedrich der Große“ (1911)
Wasserverdrängung	6767 t	24 500 t
Länge	93,6 m	172 m
Breite	16,3 m	29 m
Tiefgang	7,5 m	8,3 m
Armierung	vier 26 cm L/22 zwei 17 cm L/22 zehn 8,8 cm	zehn 30,5 cm vierzehn 15 cm zwölf 8,8 cm
Maschinenleistung	5400 PS	25 000 PS
Geschwindigkeit	12 kn	21 kn
Kohlenvorrat	550 t	1000 t normal 3600 t Gesamtbunkerinhalt.

P. K.



Eine Äußerung Friedrichs des Großen über das Zusammenwirken von Heer und Flotte.

In den militärischen Schriften Friedrichs des Großen findet sich ein wenig beachtetes Kapitel,*) das aufs treffendste beweist, wie richtig der König über das Zusammenwirken von Heer und Flotte dachte. Er erörtert in seiner Kritik der fehlerhaften Strategie Karls XII. im Feldzug von 1708 die Wege eines erfolgreichen Einfalls in Rußland und kommt zu der Überzeugung, daß dieser nur von der Seeseite her gelingen könne. Seine Ausführungen lauten:

„Es scheint mir, daß der König (Karl XII.), um den Fehler, den er durch die Nichtbeachtung des Zaren begangen hatte, wieder gutzumachen, den bequemsten Weg wählen mußte, um in Rußland vorzudringen, und die unfehlbarsten Mittel, seinen mächtigen Gegner zu überwältigen. Dieser Weg ging sicherlich weder durch Smolensk, noch durch die Ukraine; bei beiden hatte man ausgedehnte Sümpfe, unendliche Wüsten und große Ströme zu passieren und mußte dann noch durch ein halbwildes Land ziehen, um nach Moskau zu gelangen. Der König beraubte sich durch diesen Marsch aller Hilfsmittel, die er aus Schweden und Polen hätte ziehen können. Je weiter er in Rußland eindrang, je mehr war er von seinem Reiche abgeschnitten. Es bedurfte mehr als eines Feldzugs, um dieses Unternehmen auszuführen. Von woher sollte er Lebensmittel nehmen? Auf welchem Wege sollten die Ersatztruppen zu ihm stoßen? Aus welchem kosakischen oder moskowitischen Flecken konnte er einen Kriegsplatz machen? Wo war Ersatz für Waffen, Kleidungsstücke und alle jene ebenso gewöhnlichen als notwendigen Dinge zu finden, die man zum Unterhalt einer Armee fortwährend erneuern muß? Diese vielen unübersteiglichen Hindernisse ließen es voraussehen, daß die Schweden bei diesem Zug durch Beschwerden und Mangel zugrunde gehen würden, und daß selbst ein Sieg sie aufreiben müßte. Wenn nun schon Erfolge eine so traurige Aussicht bei diesem Krieg boten, wessen mußte man sich dann beim Eintreten von Unglücksfällen versehen. Eine anderwärts leicht wieder gutzumachende Schlappe wird für eine Armee, die sich in ein wüstes Land, ohne festen Platz und also ohne Zufluchtsort hineingewagt hat, zur entscheidenden Niederlage.

Anstatt so vielen Schwierigkeiten die Stirn zu bieten und so vielen Hindernissen zu trotzen, bot sich ein weit natürlicherer Plan dar, der sich wie von selbst gemacht hätte, nämlich durch Livland und Ingermanland geradezu auf Petersburg zu marschieren. **Die schwedische Flotte und die Transportschiffe konnten der Armee längs der Küste des baltischen Meeres zur Seite bleiben und ihr Lebensmittel zuführen; die Ersatztruppen und alle anderen Bedürfnisse konnten vom Meere oder von Finnland aus zur Armee gelangen;** der König hielt die schönsten Provinzen besetzt, blieb in der Nähe seiner Grenzen, und seine Erfolge würden nur um so glänzender gewesen sein. Niederlagen konnten ihn niemals in eine verzweifelte Lage bringen. Nahm er dagegen Petersburg ein, so zerstörte er des Zaren neue Gründung, sozusagen das Auge, das Rußland auf Europa gerichtet hatte, und die einzige Verbindung, die ihn mit dem von uns bewohnten Teil der Welt in Zusammenhang brachte. Nach Vollbringung dieser großen Tat lag es in seiner Hand, seinen Vorteil weiter zu verfolgen. Was er nun auch tun mochte, der Friede, scheint mir, war geschlossen, ohne daß es nötig gewesen wäre, ihn in Moskau zu unterzeichnen."

*) Betrachtungen über das militärische Talent und den Charakter Karls XII. (Militärische Klassiker des In- und Auslandes, herausgegeben von G. v. Marées: Friedrich der Große, militärische Schriften, erläutert von A. v. Taysen, Dresden 1891, S. 181 ff.)



Diese klaren Ausführungen des Königs bedürfen keines Kommentares, doch sei ergänzend bemerkt, daß die schwedische Flotte der Armee, falls diese vom Zaren geschlagen und bis zur Küste zurückgeworfen worden wäre, noch immer den Rückzug offen gehalten hätte, denn der russischen, die in den Anfängen stand, war sie unbedingt in jeder Hinsicht überlegen.

Dr. F. Graefe.



Das Seegefecht am Rebziner Haken.

Aus der Zeit des siebenjährigen Ringens gegen Feinde ringsum weiß die Geschichte auch von einem Treffen zu vermelden, das Schiffe unter preußischer Flagge gegen schwedische Übermacht ausfochten.

Mit Recht weist freilich Fr. W. Barthold in seiner „Geschichte der deutschen Seemacht" darauf hin, daß sich dieses Ereignis unter der Fülle gleichzeitiger anderer, wie der Verlust von Dresden und der Überfall von Maxen, damals schon fast der öffentlichen Aufmerksamkeit entzog, und weder bei Thomas Carlyle, noch bei Kugler, noch bei dem sonst so getreuen Chronisten Archenholtz hat Schreiber dieser Zeilen irgendeine Erwähnung jenes kühnen, wenn auch schließlich nicht erfolgreichen Kampfes finden können.

Ein Bericht über dieses Gefecht, der sich bei den Akten der Fortifikation zu Stettin befindet, ist bereits vor längeren Jahren im Beiheft 17 des „Marine-Verordnungsblattes" zum Abdruck gekommen, da aber die Beihefte leider allzu selten geworden und schwer zugänglich sind, so erscheint es vielleicht nicht überflüssig, einen Auszug aus jenem Bericht noch einmal in diesem dem Andenken des Großen Königs gewidmeten Heft in Erinnerung zu bringen.

Schon nach der Schlacht von Kolin drang König Friedrich darauf, daß Maßregeln getroffen wurden wegen Verteidigung des Stettiner Haffs gegen die drohenden schwedischen Geschwader, aber erst im Mai 1758 schritt Feldmarschall Lehwald zur Tat, indem er dem Generalleutnant Grafen von Dohna die Beschaffung geeigneter Fahrzeuge in Auftrag gab. Dieser wendete sich an den Kaufmann Daniel Schulz zu Stettin, der von den auf dem Haff vorhandenen Schiffen vier Galioten und vier Zeesekähne (Fischerboote) auswählen und mit dem erforderlichen Geschütz versehen sollte. Die dem erwähnten Bericht beigefügte Liste „der Königlichen Preußischen Fahrzeuge, so zur Soutenierung des Haffs und der Binnengewässer 1758 armiert worden", nennt folgende Schiffe:

Galiot	„König von Preußen"	22	Mann Landtruppen,	60	Seeleute,
=	„Prince von Preußen"	20	= =	60	=
=	„Prinz Heinrich"	21	= =	56	=
=	„Prinz Wilhelm"	20	= =	56	=
Galeere	„Jupiter"	16	= =	40	=
=	„Mars"	17	= =	40	=
=	„Neptunus"	12	= =	40	=
=	„Merkurius"	12	= =	40	=
Espings	Nr. 1	3	= =	11	=
=	Nr. 2	3	= =	11	=
=	Nr. 3	7	= =	11	=
=	Nr. 4	7	= =	11	=

160 Mann Landtruppen, 436 Seeleute,
einschließlich Offiziere und Unteroffiziere.

Als Armierung der Galioten werden je vierzehn Kanons genannt, zwei der Galeeren hatten je elf, die beiden anderen je zehn Kanons, die Espings oder Barkassen jede sechs Kanons.

Nachdem diese Flottille eine Zeitlang gute Dienste geleistet und das Eindringen feindlicher Schiffe in die Binnengewässer verhindert hatte, lag sie am 10. September 1759 am Rebziner Haken zwischen Ückermünde und Neu-Warp in der Windstille, als sie von einer schwedischen Flotte von vier großen Galeeren, zwei Bombardiergalioten, acht halben Galeeren, einer Yacht und vierzehn Espings unter dem Kommando des Admirals Rudenspaar angegriffen wurde.

Kurz vor 9 Uhr — so meldet der Bericht — erschienen die Schweden gegen unsere Eskadre in Ordre de bataille, feuerten ernstlich aus dem groben Geschütz, bei weiterer Annäherung aber aus dreipfündigen Kanonen von beiden Seiten. Gleich zu Anfang wurden zwei von den preußischen Galeeren, „Merkurius“ und „Jupiter“, von den Schweden geentert und »en flanque« gegen ihre bisherigen Kameraden mitgebraucht. Vergebens versuchten die preußischen Schiffe unter Segel zu gehen: „es wollte aber der Wind hierzu nicht favorisieren; dahero es dann geschahe, daß ein Schiff nach dem andern dem widrigen Schicksal sich ergeben und in feindliche Hände geraten müsse, da die ganze Bataille von 9 Uhr vormittags bis 4 Uhr nachmittags gewährt“.

Auch für die Schweden war das Gefecht nicht ohne Verlust; eine feindliche halbe Galeere ging in Flammen auf und ein Esping ging auf den Grund.

Drei von den preußischen Espings entkamen, der vierte, dessen Leute „so gut sie gekonnt, sich salvieret“, geriet auf den Strand und wurde von den Schweden genommen.

Die Gefangenen von der vernichteten Flottille wurden auf Befehl des schwedischen Admirals nach Stralsund verbracht, doch meldet der Bericht nicht ohne Stolz: „Von den preußischen Soldaten und Matrosen, so in die feindliche Gefangenschaft geraten und in dem schwedischen Galliothschiffe, die »Schildpadde« genannt, von Stralsund nach Karlskrone transportiert werden sollen, haben sich selber ranzionieret und Schiff und Volk gezwungen, den 22. Oktober 1759 in den Kolberger Hafen einzulaufen. Sie brachten außer dem Schiff 4 dreipfündige Kanonen, 11 Gewehre, 1 Chaloupe, 1 Gollen sowie 2 Offiziere und 33 Mann als Gefangene mit ein.“

Der Bericht im Fortifikations-Archiv schildert weiterhin eine Reihe von Kämpfen zwischen den schwedischen Schiffen und den preußischen Strandbefestigungen, die bei Wollin mit einem Erfolg, bei Swinemünde mit dem Rückzug der Schweden endeten. In Bartholds Schilderung heißt es dann weiter: „Bald rächte sich die preußische Flottille, erfocht über die Schweden einen vollkommenen Sieg und große Vorteile, weshalb das Gouvernement 500 Taler Prämie unter das Schiffsvolk austeilen ließ.“ Leider liegen C. L. Lieberkühns „Miscellanien“, Stettin 1778, dem Schreiber dieser Zeilen nicht vor, so daß sich beim Mangel sonstiger Anhaltspunkte nicht sagen läßt, was es mit diesem „vollkommenen Sieg“ für eine Bewandtnis hat.

Barthold hat Recht, wenn er darauf hinweist, wie König Friedrich den Landkrieg gegen die Krone Schwedens durch seinen Husarengeneral führen ließ, während er die schwedische Flotte vermittels armierte Haffkähne fernhielt; für uns aber enthält das Treffen am Rebziner Haken, wenn es auch „rühmlich genug“ genannt werden mag, die Lehre, daß sich eine Flotte noch weniger als eine Armee aus der Erde stampfen läßt.

P. K.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Friedrich der Große. Dem deutschen Volke geschildert, bei der zweihundertjährigen Wiederkehr des Tages seiner Geburt. Von C. v. Zepelin, Generalmajor a. D., und L. v. Scharfenort, Professor, Hauptmann a. D. und Vorstand der Bibliothek der Königl. Preuß. Kriegsakademie. Mit 140 Bildern im Text von A. v. Menzel, A. Kampf, R. Knötel, F. Skarbina, A. v. Kossak, G. Schoebel, E. Kämpffer, W. Schuch u. a., acht Kunsttafeln sowie einer farbigen Karte. — Verlag von C. A. Weller, Berlin SW. 68. — In geschmackvollem Einband 3,25 *M*.

Die bevorstehende Erinnerungsfeier an den Geburtstag König Friedrich II. ruft eine Reihe literarischer Erscheinungen hervor, die zum Teil den an seinen Namen geknüpften ruhmvollen Abschnitt preußischer Geschichte noch einmal nach historischen Gesichtspunkten zusammenfassen, zum Teil, volkstümlich gehalten, einem größeren Kreise die Erinnerung an soviel Bedrängnis und soviel Heldengröße von neuem wachrufen sollen. Aus dem letzteren Gesichtspunkt ist das vorstehende Werk entstanden, und es muß zunächst mit hoher Anerkennung hervorgehoben werden, wie außerordentlich viel hier bei so billigem Preise geboten wurde. Sind auch sämtliche beigegebenen Bilder vertraute Bekannte, so ist doch ihre Wiedergabe mustergültig und die in dem Buch geschaffene Zusammenfassung von hohem Wert. Im Text wird knapp und doch vollständig der Lebensgang des großen Königs, seine harte Jugend, das schwere Ringen seines Mannesalters und der Abschluß, in dem so vieles wieder aufzubauen, so vieles neu zu errichten war, dargestellt. Das Buch würde in erster Linie als ein prächtiges Geschenk willkommen sein; auch scheint es als Prämie für besondere militärische Leistungen für die Mannschaften wohl geeignet, und endlich möchte es sich für die Mannschaftsbüchereien empfehlen, wenn es hier auch vielleicht mehr als Bilderbuch oder als Anhalt für Vorträge zur Geltung kommen dürfte. Jedenfalls empfehlen wir den Büchereiverwaltern dringend, sich das Buch zunächst in einem Exemplar zur Prüfung kommen zu lassen.

Der Erinnerung an die Wiederkehr des Geburtstages Friedrichs des Großen sind zwei weitere Schriftchen gewidmet:

Friedrich der Große, sein Leben und seine Taten. Erinnerungsblatt zur 200. Wiederkehr seines Geburtstages am 24. Januar 1912. Mit 3 Bildertafeln. — Berlin 1912. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 10 Pfg.

Friedrich der Große. Ein Charakter- und Lebensbild zur 200. Wiederkehr seines Geburtstages am 24. Januar 1912. Für Deutschlands Jugend und Volk. Von Ludwig Epstein, Lehrer an der Unteroffizierschule in Jülich. Mit 15 Abbildungen und Plänen. — Verlag von Carl Meyer (Gustav Prior) in Hannover und Berlin W35. — Preis geheftet 30 Pfg., große Ausgabe 60 Pfg., in Partien bezogen, erheblich billiger.

Beide Schriften werden, wenn an dem Erinnerungstage Vorträge über die Bedeutung dieser Feier gehalten werden sollten, zur Verteilung an die Mannschaften als bleibendes Erinnerungszeichen und zur Mitnahme bei der Entlassung sehr geeignet sein. In dieser knappen Darstellung werden die Leute die Hefte lesen, und der Nutzen für ihre Welt- und Lebensanschauung kann nicht zweifelhaft sein.

Friedrich der Große und Schlesien. Des Großen Königs Beziehungen zu Schlesien, dargestellt in Geschichte und Sage von Dr. Oscar Hahn. Mit 29 Abbildungen und 3 Kartenskizzen. — Kattowitz, O. Schl., bei Gebrüder Böhm. — Preis 3,50 *M.*

Die Hahnsche Schrift bietet in volkstümlicher Darstellung einen Abriß der um das schöne Schlesierland geführten Kriege und der Arbeit des Königs nach dem endgültigen Friedensschlusse, die dem Lande geschlagenen Wunden wieder zu heilen und seine Bewohner in den Beziehungen zum preußischen Staate heimisch zu machen. Infolge der besonderen Heraushebung der schlesischen Interessen ist namentlich über die Friedensarbeit des Königs manches in dem Buche enthalten, was nicht allgemein geläufig ist. Sehr zweckmäßig sind die drei Gefechtsskizzen, die mit sehr wenig Schrift und Signatur unter farbiger Darstellung der militärischen Bewegungen für ein Laienpublikum ungemein anschaulich wirken. Die als Festgabe gedachte Schrift dürfte auch außerhalb Schlesiens Beachtung finden und wäre für Mannschafts- und Arbeiterbüchereien wohl geeignet.

Fridericiana. Lebens- und Weisheitssprüche Friedrichs des Großen. Gedenkblatt zu seinem zweihundertjährigen Geburtstage von Paul Kunzendorf. — Berlin 1912. Ferd. Dümmlers Verlag.

Friedrich der Große ist im Volke mehr als der Held von Roßbach und Leuthen denn als der Philosoph von Sanssouci bekannt, es war deshalb ein glücklicher Gedanke, daß der Verfasser der oben genannten Schrift aus den Werken und Briefen des Königs eine größere Anzahl von Aussprüchen zusammenstellte, die seine Anschauungen über die Staatskunst und Kriegskunst, über Tugenden und Fehler der Fürsten, über wirtschaftliche Fragen, Religion und Aberglauben und vieles andere mehr zum Ausdruck bringen. Das kleine Buch reiht sich den mannigfachen aus gleichem Anlaß erschienenen Schriften als ein würdiges Gedenkblatt an und würde namentlich für Schülerbibliotheken einen geeigneten Zuwachs bilden.

Friedrichs des Großen Rheinsberger Jahre. Von Willy Norbert. Vita-Verlag, Berlin-Charlottenburg.

Die Rheinsberger Jahre, jener bei allem Frohsinn der äußeren Erscheinung, der inneren Sammlung und Vorbereitung auf einen hohen Beruf gewidmete Lebensabschnitt des Königs ist in seinen Einzelheiten nicht allgemein bekannt. Der Verfasser des oben genannten vornehm ausgestatteten Buches hat dieser Periode eine auf reiches urkundliches Material gestützte, bei allem Eingehen doch nirgends weitschweifige und von liebevoller Hingebung an den Gegenstand zeugende Darstellung gewidmet. Er beginnt mit dem Aufenthalt in der Ruppiner Garnison, schildert den Erwerb und den Ausbau des Schlosses und geht dann über auf alle Einzelheiten des fröhlich ungebundenen Lebens, in das doch bereits die Pflichten des königlichen Berufes in all ihrer Schwere hineindrängen. Dem Text ist eine nicht zu große Anzahl geschmackvoll ausgewählter Bilder eingefügt. Das ganze Werk reiht sich der dem Gedenktag des Großen Königs gewidmeten Literatur würdig an und verdient im Hinblick auf seinen inneren Wert wie auf seine äußere Ausstattung die vollste Anteilnahme.

Reinhold Koser: **Aus dem Leben Friedrichs des Großen.** Denkwürdige Worte des Königs mit kurzer Erzählung seiner Taten. 1.—200. Tausend. Mit Bildnis. — Verlag von J. G. Cotta, Stuttgart. — Partiepreise.

Das zur Massenverteilung in Schulen und Vereinen bestimmte Heftchen bringt, wie der Titel besagt, einen kurzen Lebensabriß Friedrichs des Großen unter Ein-

schaltung teils bekannter teils auf Einzelheiten bezüglicher und nicht allgemein geläufiger Aussprüche und Äußerungen des Königs. Das Ganze erscheint für den Zweck, für den das Heftchen bearbeitet wurde, sehr gut geeignet. Es wäre erwünscht, wenn die der kleinen Schrift zu entnehmenden Mahnungen in weiten Kreisen Beachtung fänden.

Friedrich der Einzige. Ein Charakterbild des großen Königs in seinen Worten, zusammengestellt von Prof. Dr. A. Kannengießer. — Dresden und Leipzig, C. A. Koch's Verlag (H. Ehlers). Gebunden 3 *M.*

Professor Kannengießer behandelt etwas weiter greifend den gleichen Gegenstand wie Kunzendorf in seinen „Fridericiana". Auch diese Arbeit ist als eine wertvolle Ergänzung der Friedrichs-Literatur zu bezeichnen, die erfreulicherweise das Interesse sehr weiter Kreise in Anspruch nimmt. Die neue Beleuchtung, in der König Friedrich II. gerade im gegenwärtigen Zeitpunkt dem deutschen Volke erscheint, erzeugt, wie wir hoffen, eine nachhaltige Wirkung, die uns nur zum Segen gereichen kann.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Almanach für die K. und K. Kriegsmarine 1912. Pola. Gerold & Co.	4,80 *M.*
* Dahlerup, H. B., Frhr. v.: In österreichischen Diensten. 2. Band. Berlin 1912. Meyer & Jessen.	4,00 *M.*
* Fraser, E.: In the fighting days at sea. London 1912. Herbert & Daniel.	5 s.
* Parfouru, R. de: Manuel du marin. Paris 1911. A. Challamel.	4,80 *M.*
* Rougé, J.: Constructions navales coque. Paris 1912. O. Doin & Fils.	4,00 *M.*
* Schäfer, D.: Weltgeschichte der Neuzeit. 5. Auflage. Berlin 1912. E. S. Mittler & Sohn.	12,50 *M.*
* White, A.: The navy and its story. London 1911. Macdonald & Evans.	2 s 6 d.
* Wood, W.: North Sea fishers and fighters. London 1911. Trübner & Co.	12 s 6 d.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

Ein schiffbautechnisch-kritischer Beitrag zur Vermessungsfrage.	S., Nr. 5, 6, 13., 27. 12. 11; Nr. 7, 10. 1. 12.
Motorboot aus Kunstmarmor.	Beton und Eisen, Nr. 20, 14. 12. 11.
Application du saute-vent eysseric aux passerelles de navires.	Y., 16. 12. 11.
The steam turbine.	Eg., 15., 29. 12. 11.
Approximate stability.	E., 15. 12. 11.
Some impressions of continental marine Diesel engine practice.	Ebenda u. 22., 29. 12. 11.
The French destroyer »Bouclier«.	Ebenda, 15. 12. 11.
Über Methoden zur Verhütung und Entfernung des Kesselsteinansatzes.	Zeitschr. für Dampfkessel, 22. 12. 11.
Strömungsverlauf und einige Energieverluste in der Schiffsschraube.	Die Turbine, 20. 12. 11.
D.A.C.-Schiffszweitaktmaschine, Bauart Diesel.	Gasmotorentechnik, 11. Jahrg., Nr. 9.
Propelling machinery for naval vessels.	S. A., 9. 12. 11.
The Chinese training cruiser »Ying Swei«.	Eg., 22. 12. 11
The suction of vessels.	E., 22. 12. 11.
Flachgehender Fracht- und Passagier-Seitenraddampfer für die Fahrt Tjumen-Tobolsk.	S., Nr. 6, 27. 12. 11.
Warship building 1911.	N. M. R., 27. 12. 11., 3. 1. 12.
Quelques opinions sur les chaudières.	V. M., 10., 25. 12. 11, 10. 1. 12.
Italy's first turbine-driven cruiser »San Marco«.	M. E., Dezember 1911.
The heavy-oil-engine.	J. A. E., Vol. XXIII, Nr. 4.
Description and trials of U. S. torpedoboat destroyers »Warrington«, »Mayrant« and »Patterson«.	Ebenda.
The manufacture of seamless steel boiler tubes.	Ebenda.
Boiler compounds.	Ebenda.
Recent progress in warships and machinery.	Eg., 29. 12. 11.
Les croiseurs anglais classe »Dartmouth«.	Y., 13. 1. 12.
Großkriegsschiffsmotor und Motorfrage in den ausländischen Kriegsmarinen.	Das Motorboot, 1. 1. 12.
New British and German battleship-cruiser »Lion« and »Moltke«.	Marine Engineer, Januar 1912.
H. M. battle-cruiser »Lion«.	Y., 6. 1. 12; Eg., 5. 1. 12; E., 5. 1. 12.
Shipbuilding and marine engineering in 1911.	Eg., 5. 1. 12; Y., 13. 1. 12.
Untersuchungen über den Druck und Druckmittelpunkt an lotrechten Platten, die recht- und spitzwinkelig zur Fahrtrichtung durch Wasser geschleppt werden.	S., Nr. 7, 10. 1. 12.
Un projet de cuirassé.	M. d. F., 1912, Nr. 2.
Les cuirassés japonais »Aki« et »Satsuma«.	V. M., 10. 1. 12.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Über die Feuchtigkeitsverhältnisse des Schießwollpulvers.	Z. S. u. S., 15. 12. 11.
Einwirkung nitroser Gase auf die Pulver B.	Ebenda.
Zur Verschiffung und Lagerung von Sprengstoffen.	Ebenda.
Recent development in ordnance.	S. A., 9. 12. 11.
La tourelle-revolver.	M. d. F., 1911, Nr. 52.
Le canon de 16 pouces (406 mm 4) aux États-Unis.	V. M., 10. 12. 11.
Die Kalibersteigerung der schweren Schiffsartillerie.	Mitteilungen des Deutschen Flottenvereins, 1912, Nr. 1.
Canon et papier.	M. d. F., 1912, Nr. 1.
Fried. Krupps Uhrzünder.	Z. S. u. S., 1. 1. 12.
Zusammenstellung der hauptsächlichsten Geschosse der Land- und Seeartillerie der Großmächte.	Ebenda.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Les navires sous-marins »Holland«.	Le Génie Civil, 16. 12. 11.
La torpille de 533.	M. d. F., 1911, Nr. 51.
The modern submarine.	S. A., 9. 12. 11.
Results obtained by the French navy in submarine navigation.	J. U. S. I., Dezember 1911.
Die neuesten Torpedos.	D. O., 21. 12. 11.
Nouveau torpilleur-submersible pour la marine hollandaise.	Y., 30. 12. 11; Eg., 5. 1. 12.
Den undersøiske mine ved Liaotung Halvøen under den russiske-japanske Krig 1904/05.	T. f. S., Januar 1912.
Unterseeboote und deren Verwendung.	D. A., 7. 12. 11.

Marine- und militärische Fragen.

La réorganisation des équipages de la flotte.	Y., 16. 12. 11.
Sul costo delle navi estere tipo »Dreadnought«.	Ri. M., November 1911.
Germany. Emden as a base.	N. M. R., 20. 12. 11.
Rank of the United States among the naval powers.	S. A., 9. 12. 11.
Influence of the United States on the world's battleship designs.	Ebenda.
The fleet and its readiness for service.	Ebenda.
The business management of the navy.	Ebenda.
The importance of the command of the sea.	Ebenda.
The aeroplane in war.	Eg., 22. 12. 11.
Maritime strategie.	N. M. R., 27. 12. 11.
Étude comparative entre les forces navales.	L. M., Dezember 1911, Suppl.
Les cinq ports et l'armée navale.	Navigazette, 28. 12. 11.
La crise du personnel. L'avancement des officiers.	V. M., 10., 25. 12. 11
The navy's coast signal service.	J. A. E., Vol. XXIII, Nr. 4.
Les réformes utiles.	Y., 30. 12. 11.

Der italienisch-türkische Krieg.	M. W., 1912, Nr. 1, 6.
Die Lehren der vorjährigen französischen Flottenmanöver.	I. R. A. F., Januar 1912.
Militärische Rückblicke auf das Jahr 1911.	Ebenda, Beiheft 136.
The admiralty and the autumn crisis.	U. S. M., Januar 1912.
Die Seestreitkräfte der Mächte in Ostasien.	F., Januar 1912.
La réorganisation du personnel officier.	Y., 6. 1. 12.
Le scandale des poudres. La comédie après le drame.	M. F., Dezember 1911.
La constitution de la flotte.	Ebenda.
Naval war staff.	N. M. R., 10. 1. 12; A. N. G., 13. 1. 12.
Naval training. The future engineer officers.	N. M. R., 20. 12. 11, 10. 1. 12.
Contre-torpilleurs d'escadre.	M. d. F., 1912, Nr. 2.
Einführung des Armeeoffiziers in die Verhältnisse der Seekriegführung.	Vierteljahrshefte f. Truppenführung, 1912, Heft 1.
Armamento principale e difesa subaquea delle navi da battaglia.	Ri. M.. Dezember 1911.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Sea power in the Baltic. Rise of the Russian navy.	N. M. R., 20. 12. 11.
Marinebegrooting voor het dienstjaar 1912.	M. B., 15. 12. 11.
La discussion du budget de la marine 1912.	Y., 23. 12. 11; V. M., 25. 12. 11.
The navy's readiness. A revue of admiralty policy.	N. M. R., 27. 12. 11.
Das neue französische Flottenprogramm.	I. R. A. F., Januar 1912.
The Marocco crisis and Churchill's clean sweep.	U. S. M., Januar 1912.
The naval year.	A. N. G., 6. 1. 12.

Bildungswesen.

Les écoles de canonnage.	M. d. F., 1912, Nr. 2.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Verkehrsstörungen im Kaiser Wilhelm-Kanal.	H., 1911, Nr. 51, 52.
Birkenhead docks.	Marine Engineer, Januar 1912.
Die Zukunft des Panama-Kanals.	Koloniale Zeitschrift, 1912, Nr. 1.
Die Schleusentore des Industrie- und Handelshafens zu Bremen-Oslebshausen.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, Nr. 1, 6. 1. 12.
Neue Riesenkrane für Schiffswerften.	S., Nr. 7, 10. 1. 12.
Progress of work on the Panama canal.	S. A., 30. 12. 11.

Sanitätswesen.

Zur Frage der internationalen Spezial-Kongresse für Militär- und Marine-Sanitätswesen.	Der Militärarzt, 5. 1. 12.
Spritzen der Kriegs- und Friedens-Sanitätsausrüstung.	Deutsche militärärztl. Zeitschrift, 5. 1. 12.
Einige Worte über die Verbreitung von Pocken, Tuberkulose und Typhus in den Tropen.	S. T. H., 1912, Nr. 1.

Quatre ans au service de tuberculeux à l'hôpital maritime de Rochefort.	A. M. N., 1911, Nr. 12.
Rapport médical d'inspection générale du croiseur cuirassé »Amiral Aube«.	Ebenda.

Verwaltungsangelegenheiten.

Bestimmungen für die Verpflegung der österreichischen Truppen.	I. R. A. F., Januar 1912.
La nouvelle comptabilité des travaux de la marine.	M. F., Dezember 1911.
Admiralty administration.	Eg., 12. 1. 12.

Rechtsfragen.

The declaration of London.	A. N. G., 16. 12. 11.
Verhaftungen zur See.	Deutsche Juristenzeitung, 1912, Nr. 2.
I Dardanelli nel diritto internazionale.	Ri. M., Dezember 1911.

Kolonialfragen.

Die nationale Schiffahrt im Dienste unserer Kolonien.	Koloniale Zeitschrift, 1911, Nr. 51.
Deutschland und seine Kolonien.	Monatsschrift für deutsche Beamte, 1911, Nr. 24.
Daressalam.	U., Januar 1912.
Die Arbeiterfrage in Samoa.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, Dezember 1911.
Die Eingeborenen-Frage im vereinigten Südafrika.	Koloniale Rundschau, Januar 1912.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Meßformel-Schmerzen in der Rennsegelei unserer Zeit.	D. Y., 15., 29. 12. 11.
Entscheidung zum Preisausschreiben des Deutschen Kreuzeryacht-Verbandes vom 30. Juni 1911.	Ebenda u. 12. 1. 12.
Zur Vermessungs-Frage.	Wassersport, 1911, Nr. 51.
Die erfolgreichsten Yachten des Jahres 1911.	Ebenda, Nr. 52.
Kreuzeryacht „Esmeralda III.".	Ebenda, 1912, Nr. 1.
Über die modernen Kreuzeryachten und ihre Handhabung zur See.	D. Y., 5., 12. 1. 12.
Wettfahrt-Strategie.	Wassersport, 1912, Nr. 2.

Geschichtliches.

Friedrich der Große und das Seewesen.	U., Januar 1912.
An Italian ship of 1339.	The Mariners Mirror, Dezember 1911.
The struggle for sea power. The navy of France in the past and to-day.	U. S. M., Januar 1912.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Funkentelegraphie im Freiballon.	M. W., 1911, Nr. 158.
60 Jahre Unterseetelegraphie.	Archiv für Post und Telegraphie, 1911, Nr. 23.

Die Verwertung von Naturgasen durch Verbrennung unter Dampf- und Destillierkesseln.	Petroleum, 20. 12. 11.
Der heutige Stand der drahtlosen Telegraphie.	A. E. G.-Zeitung, Januar 1912.

Nautische Fragen.

Schiffahrtsverhältnisse und Befeuerung auf der Elbe.	H., 1911, Nr. 52.
Hochseenavigation im Luftschiff.	Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, 30. 12. 11.
Der Wegweiser der Schiffahrt.	F., Januar 1912.
Lodsvaesenet i Danmark.	T. f. S., Januar 1912.
Ein Grundkallen-Leuchtturm.	Sf., 15. 1. 12.
Wie steht es um unsere Wettervorhersage?	A. H., 1912, Nr. 1.
Ein Libellenquadrant in neuer Form für astronomische Ortsbestimmungen.	Ebenda.
Kimmtiefenbeobachtungen.	Ebenda.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Die Schiffsbesatzungen in den deutschen Häfen 1910.	Der Seefahrer, 1911, Nr. 24.
Die Welthandelsflotte.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 134.
Entwickelung der schwedischen Schiffahrt.	Ebenda.
Die norwegische Handelsflotte.	Ebenda.
Die Binnenschiffahrt im Jahre 1911.	Das Schiff, 29. 12. 11.
La marine de commerce en 1911.	L. M., Dezember 1911.
Die Seeschiffahrt 1911.	H., 1912, Nr. 1, 2.
Bestand deutscher Reedereien Ende 1910 und 1911.	Ebenda, Nr. 1.
La marine marchande Italienne.	V. M., 10. 1. 12.

Handels- und Verkehrswesen.

Die Handelspolitik Englands und seines Kolonialreiches.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 134.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Les pêches maritimes en 1911.	L. M., Dezember 1911.
Battleships in Collision. The »Revenge« drifts on to the »Orion«.	N. M. R., 10. 1. 12.
Rettungsdienste deutscher Fischdampferbesatzungen.	H., 1912, Nr. 2.

Verschiedenes.

Destruction of the »Maine« by a low-explosive mine and her own magazines.	S. A., 23. 12. 11.
Industrie, Heer und Marine.	F., Januar 1912.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering. — **F.** = Die Flagge.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad. — **M. E.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — **M. G.** = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.



Nachruf!

Am 14. Januar starb in Berlin in hohem Alter nach kurzer Krankheit der

Kaiserliche Kontreadmiral z. D., Ritter h. O.

Paul Zirzow.

Mit ihm ist einer der ältesten Seeoffiziere der Marine aus dem Leben geschieden, der an ihrer ersten Entwicklung einen Hauptanteil gehabt hat. In vielen Land- und Bordkommandos, im In- und Auslande hat er sich stets hervorragend bewährt. Seine braven Charaktereigenschaften und das freundliche Wohlwollen, das er jedem seiner Untergebenen fortdauernd bewies, werden ihm ein ehrenvolles Andenken in der Marine in besonderem Maße erhalten.

Schröder,
Admiral, Chef der Marinestation der Ostsee.

Nachruf!

In der Nacht vom 12. zum 13. d. Mts. verstarb nach längerer, schwerer Krankheit in Stettin der

Kaiserliche Kapitänleutnant

Paul Lenzner,

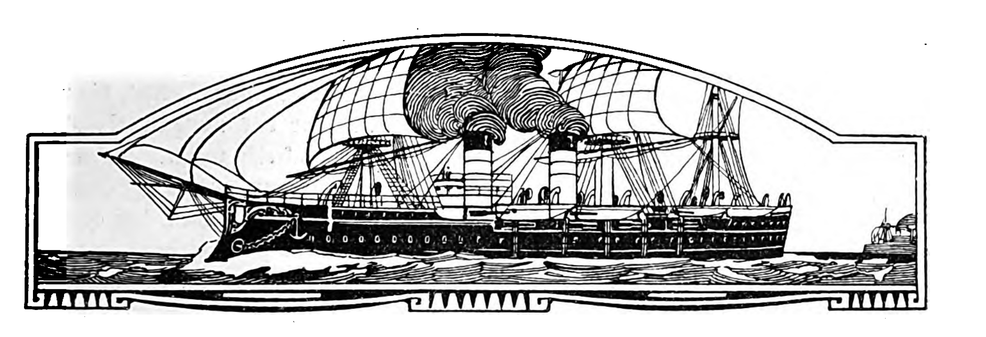
von der IV. Matrosenartillerieabteilung.

In dem in der Blüte der Jahre Dahingeschiedenen betrauert die Kaiserliche Marine einen pflichttreuen, tüchtigen Seeoffizier, der zu den besten Hoffnungen berechtigte.

Wilhelmshaven, den 14. Januar 1912.

Graf v. Baudissin,
Admiral, Chef der Marinestation der Nordsee.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstr. 68—71.



Die Verteidigung der Gironde 1814.

Von Generalleutnant z. D. v. Janson.

Niemand hat Größeres in der Neuorganisation zerstörter Heere und in Improvisationen geleistet als Napoleon. Am 18. Dezember 1812 traf er in Paris ein, während die Reste der „Großen Armee" durch Deutschland zurückfluteten. Am 27. Januar 1813 schrieb er dem in Deutschland befehligenden Vizekönig Eugen, er habe noch keine rechte Vorstellung über die Art und Weise, in der er das Heer reorganisieren solle. Rousset bemerkt hierzu in seinem Werke „La grande armée de 1813": „Es genügte nicht, zu reorganisieren, das Material der alten Organisation selbst war zerstört, man mußte unter dem Zauber eines ruhmvollen Namens, der allein noch vorhanden war, eine neue Große Armee schaffen." Und doch konnte Napoleon schon am 28. April aus Erfurt an Eugen schreiben: „Sie wissen, daß es mein Grundsatz ist, in Masse vorzubrechen, in Masse will ich daher die Saale mit 300 000 Mann überschreiten." Wie immer, übertrieb er auch hier die Stärke der eigenen Streitkräfte, aber er stand tatsächlich bereits wieder mit einem starken Heere mitten in Deutschland, und schon vier Tage später errang er bei Großgörschen einen Erfolg über die verbündeten Preußen und Russen. Betrachteten sie sich auch mit Recht nicht als besiegt, so sahen sie sich doch am nächsten Morgen veranlaßt, den Rückzug anzutreten. Als dann im Oktober die Franzosen endlich bei Leipzig die entscheidende Niederlage erlitten hatten und die Rheinbundstaaten sich von ihnen trennten, galt es abermals, aus Trümmern, aus noch schwächeren und in ihrem Gehalt noch mehr als das erste Mal herabgesetzten Stämmen ein neues Heer zur Verteidigung des eigenen Landes zu schaffen. Schon gegen Ende des Jahres zählte die Armee in Frankreich wieder rund 103 000 Mann, davon an der Grenze 80 800 Mann. Durch fortgesetzte Aushebungen unter Vorgreifen auf jüngere Jahrgänge wurden dem Heere immer wieder neue, wenn auch völlig unausgebildete, zum Teil viel zu jugendliche Kräfte zugeführt, die ebenso rasch dahinschwanden. Trotzdem dauerte es ein Vierteljahr, bis den an Zahl über-

legenen Verbündeten die völlige Niederwerfung der Franzosen gelang. Auch die verbündeten Heere schlossen umfangreiche Neubildungen ein, und das weite Auseinandergehen der politischen Ziele der beteiligten Mächte kam Frankreich zugute. Immerhin muß man zugestehen, daß es Napoleon gelungen war, „Armeen aus dem Boden zu stampfen" und — mit ihnen noch Großes zu leisten. Man sollte meinen, daß es auch ihm, eher als einem andern, gelungen wäre, auch auf dem Wasser wenigstens zu einem so beschränkten Zwecke, wie die Verteidigung einer Flußmündung es ist, eine nennenswerte Improvisation zustande zu bringen. Es lohnt sich, zur Untersuchung dieser Frage die wenig bekannten Vorgänge, die sich im Jahre 1814 in und an der Gironde abspielten, näher zu betrachten. Das Material dazu ist mir, neben der wenig ausgiebigen Literatur, seinerzeit durch die gütige Vermittlung des jetzigen Herrn Vizeadmirals z. D. Siegel aus den Archives Nationales zu Paris zugeflossen und in meiner „Geschichte des Feldzuges 1814 in Frankreich",*) wenn auch nicht in allen Einzelheiten, verwertet worden. Hier glaube ich auch diese wiedergeben zu sollen.

Nach der verhängnisvollen Schlacht von Trafalgar besaß Frankreich immer noch ein überraschend umfangreiches Schiffsmaterial,**) das aber, abgesehen von dem unkriegsfertigen Zustande eines Teiles, in den vielen Kriegshäfen zersplittert war. Auch fehlte es an hinlänglichem und brauchbarem Personal, und die überlegene englische Flotte verhinderte die Versammlung zu einer achtunggebietenden Streitmacht. Die französische Flotte war in dieser Lage wertlos. Selbst für die Verteidigung der großen Flußmündungen war schlecht gesorgt, fast nichts geschehen.

Wellington hatte mit dem englisch-portugiesisch-spanischen Heere die Pyrenäen überschritten und gewann im Vormarsch nach Norden gegen Ende Februar 1814 mit seinem linken Flügel das rechte (nördliche) Adour-Ufer unter gleichzeitiger Einschließung der Zitadelle von Bayonne. Auf beiden Seiten hatten Seestreitkräfte mitgewirkt, auf französischer die Fregatte „Sapho" zu 24 Geschützen, ein Schoner zu 4 Geschützen und 24 auf des Marschalls Soult Anordnung mit je einem Pivotgeschütz armierte und mit von Rochefort geschickten Matrosen (2 Kompagnien) bemannte Kanonenboote, auf englischer Seite das Geschwader des Rear-Admiral Penrose. Während Wellington mit seinen Hauptkräften nach der Schlacht bei Orthez der zurückweichenden französischen „Pyrenäen-Armee" unter Marschall Soult, Herzog von Dalmatien, zunächst in der Richtung auf Tarbes folgte, faßte er für seinen bis Mont de Marsan gelangten linken Flügel unter Lord Beresford Bordeaux und die Gironde als nächstes Operationsziel ins Auge, um dadurch eine neue Basis für die Flotte und gleichzeitig einen gesicherten Wasserweg für die Heeresbedürfnisse bei seinem weiteren Vorrücken an die Garonne zu gewinnen. Selbst auf ein zielbewußtes Zusammenwirken mit der Flotte bedacht, hatte er Anlaß gehabt, sich über Mangel an Verständnis hierfür auf der anderen Seite bitter zu beklagen,***) als er noch südlich der Pyrenäen gegen St. Sebastian operierte. Jetzt erleichterte ein ganz unerwartet in Bordeaux ausgebrochener royalistischer Aufstand, den der bisher bonapartistische Maire Graf Lynch leitete, die Inbesitznahme jener wichtigen Flußmündung. Auf Anregung des Herzogs von Angou-

*) II. Band, Berlin 1905, E. S. Mittler & Sohn.

**) Den Stand am 1. April 1814 siehe a. a. O. Anlage XXVIII.

***) Wellington, Dispatches 1799—1818. London 1834—1839. XI., S. 514.



lême und des royalistischen Marquis de Laroche-Jacquelin ließ Wellington nun Beresford mit 2 Divisionen (4. und 7.) und 2 Kavallerie-Brigaden nach Bordeaux abmarschieren.

Auf französischer Seite hatte man die Bedeutung der Gironde gleichfalls nicht übersehen. Wenn auch Napoleon in seinem an den Marineminister Decrès gerichteten Erlasse vom 3. Januar 1814*) sie nicht ausdrücklich erwähnt, sondern nur bestimmt, daß an dem Geschwader des nahen Kriegshafens Rochefort nichts geändert werden soll, so fing man doch an Ort und Stelle an, besorgt zu werden. Auf die in diesem Augenblick recht überraschende Frage des Kriegsministers Clarke, ob die Ausgaben für die Stationäre nicht verringert werden könnten, antwortete der zu Bordeaux befindliche Ober-Marinekommissar Bergerin am 22. und 25. Januar, die dort in Dienst gestellten Schiffe seien unentbehrlich, es handle sich auch nur um drei verwendungsfähige Fahrzeuge:

1. Das Linienschiff „Regulus" mit 74 Kanonen, Kommandant Linienschiffskapitän Regnault, 616 Mann Besatzung, liegt als Stationär vor vier Ankern, um die Einfahrt zu verteidigen, und geht nie Anker auf. Zur Ausbildung der Besatzung dient die als Tender dienende Brigg „Le Malais", die keine Mehrkosten verursacht.
2. Die Brigg „Sans-Souci" mit zwölf 24pfündigen Karonaden und zwei 4pfündigen Kanonen, Kommandant Linienschiffsleutnant Duré, 122 Mann Besatzung, hat die Aufgabe, die Bordeaux verlassenden Handelsschiffe bis zur Pertuis de Momusson (Südeinfahrt im Meereingange zwischen der Küste und der Insel Oléron) zu geleiten. Dazu gehört als Tender die Chasse-Marée „Sauterre".
3. Der kleiner Schoner „Victorie" zu 50 Tonnen, mit 2 Steinmörsern, 9 Mann Besatzung, Führer ein second-chef de timonerie, überwacht die bei der Insel Patiras vor Pauillac in Quarantäne befindlichen Schiffe.

Außerdem wurde die Verbinduug mit Rochefort durch die zum Transport von Schiffbauholz und Masten bestimmten, monatlich eintreffenden Transportschiffe „Japon", „Elan" und „Enéas" aufrechterhalten. Die monatlichen Kosten dieser zweifelhaften Streitmacht wurden auf 21 819 Frcs., die jährlichen auf 264 000 Frcs. beziffert.

Der Kriegsminister scheint sich bei dieser Auskunft beruhigt zu haben. Nun erfolgte aber eine Anregung in entgegengesetzter Richtung von seiten des im Süden des Landes gegen Wellington kämpfenden Heeres. Marschall Soult ließ nämlich durch den Kommandanten der 11. Militär-Division**) erklären, daß er ein Zusammenwirken von Heer und Flotte zur Verteidigung der Gironde für unerläßlich halte; er wünsche die dafür vorhandenen Mittel zu wissen. Am 11. Februar antwortete der Ober-Marinekommissar, daß eine Verteidigung durch armierte Fahrzeuge erwogen werde. Darauf wurde die Anfrage am 16. wiederholt. Hierzu ist zu bemerken, daß Soult selbst nicht imstande war, unmittelbar auch nur die geringste Unterstützung zu leisten. Sein schwaches Heer war durch seinen Gegner völlig gefesselt. Im Laufe

*) Correspondance de Napoléon I. XXVII. Paris 1869. No. 21059.

**) Die „Militär-Divisionen" waren Territorialbezirke.

des Januar hatte er 2 Divisionen, 1 Kavallerie-Division und 1 Kavallerie-Brigade, im ganzen 14435 Mann und 40 Geschütze, an die „Große Armee" des Kaisers abgeben müssen; die Infanterie wurde „per Post" nach dem Hauptkriegsschauplatze befördert. Später versuchte er vergeblich, durch einen Vorstoß gegen Wellingtons rechten Flügel auf eine Ablenkung Beresfords von Bordeaux einzuwirken.

Endlich begann nun die Tätigkeit an der Gironde. Der Ober-Marinekommissar ersuchte den Marinepräfekten zu Rochefort um Sendung von 400 Mann zur Bemannung der zu armierenden Brigg „Le Javais" und von 40 beizutreibenden Fahrzeugen, die nach dem Muster von Bayonne 1 bis 2 Karonaden erhalten sollten. Außerdem wollte er 3 im Hafen liegende Kaper durch die betreffenden Reeder in Dienst stellen lassen, was 12 bis 15 Tage in Anspruch nehmen werde.

Über den weiteren Fortgang der Arbeiten wurde an den Kriegsminister (ob auch an den Marineminister, ist nicht ersichtlich) berichtet:

22. Februar: Die Brigg „Le Javais" wird in Dienst gestellt, erhält sechs 6pfündige und vier 4pfündige Kanonen und soll sich an „Sans-Souci" und den Tender „Le Malais", die vor Verdon (an der kleinen Bucht im linken Ufer, nahe der Mündung) liegen, anschließen und mit dem dort verankerten „Regulus" zusammenwirken. 10 Chasse-Marées (Küstenfahrzeuge) werden mit je vier 4pfündigen Kanonen armiert. Der Marinepräfekt von Rochefort vermag die erbetenen 400 Matrosen nicht herzugeben und schickt dafür — einen Fähnrich. Die Bemannungsfrage wurde daher sehr schwierig, es waren nur noch halbbrauchbare Leute vorhanden.

26. Februar: Die Armierung stößt auf Schwierigkeiten. Der anscheinend erneut um Mannschaften angegangene Marinepräfekt gibt keine her, weil er nicht die Verantwortung übernehmen will, sie dem Geschwader der Ile d'Aix*) zu entnehmen. Es fehlt auch an Pulver. Der Konsul der Vereinigten Staaten von Amerika hat sich erboten, 5 armierte Korvetten mit je vierzehn 16pfündigen Karonaden zu gestellen. Das Anerbieten wurde nach Anfrage bei dem Kaiserlichen Kommissar Grafen Cornudet**) angenommen; die Korvetten sollten den am 17. erwähnten 3 Kapern zugeteilt werden.

1. März: Eine vom Marinepräfekten ernannte Kommission ist in Bordeaux eingetroffen, um die vom Marschall Soult geforderte Flottille zu armieren. Dieser hat ein dem Heere gehöriges Depot zur Lieferung von 4000 kg Pulver ermächtigt, da Rochefort keins liefern kann. Daran schließen sich Nachrichten über die Fortschritte des englischen Heeres bei Bayonne sowie vom Überschreiten der Adour und der Gave, endlich die Mitteilung, daß seit 5 bis 6 Tagen 2 englische Kutter, die eine Zeit lang vor La Teste (Mündung des Bassin d'Arcachon, etwa 45 km südwestlich von Bordeaux) kreuzten, verschwunden seien. Eins ihrer Boote wollte landen, um an Bord eines der dort gestrandeten englischen Schiffe zu gelangen, „eine Meereswoge hat das Urteil an den 9 Mann vollzogen, die das Boot trug, und sie verschlungen, keiner dieser Feinde hat sich zu retten vermocht" — so wörtlich in einem dienstlichen Bericht!

*) Diese Insel liegt nordwestlich von Rochefort zwischen der Küste und der Ile d'Oléron; das erwähnte Geschwader ist mit dem von Rochefort identisch.

**) Cornudets voller Titel lautete: Le sénateur, comte de l'empire, commissaire extraordinaire de S. M. l'Empereur et Roi de l'onzième division militaire.



Die Annäherung der englischen Truppen unter Beresford veranlaßte den außerordentlichen Kommissar des Kaisers, Cornudet, am 3. März Vorbereitungen zur Räumung von Bordeaux anzuordnen. Das Kriegsmaterial der Marine sollte stromabwärts nach Fort Blaye, nötigenfalls nach Royan an der Mündung — beide Orte auf dem rechten Ufer — geschafft werden. Der Kriegsminister erhielt hiervon Mitteilung, ferner am 7. von den vom Feinde zum Übergange über die Garonne bei Agen (ungefähr in der Mitte zwischen Bordeaux und Toulouse) angeblich getroffenen Vorbereitungen; alle Zivilbehörden hätten Bordeaux verlassen. Am 10. war erst ein kleiner Teil der projektierten Flottille fertig: 6 Chasse-Marées, 4 Kanonenboote und 3 Barken (caïques). Die Ausrüstung einiger anderer Fahrzeuge war in Vorbereitung, aber alles ging nur langsam vor sich, weil Arbeiter und Seeleute aus Furcht, nicht bezahlt zu werden, die Arbeit verweigerten. Sie mußten daher zwangsweise dazu angehalten werden. Die Engländer waren seit dem 9. in Bazas und erkundeten bis Langon an der Garonne, etwa 40 km oberhalb von Bordeaux. Die Gefahr war groß, da die Stadt nur eine schwache Besatzung hatte und auf General Ariaud nicht zu rechnen war, der mit dem von Dax (nordöstlich von Bayonne) nach der unteren Garonne zurückweichenden Rest einer Division bereits am 4. März den Strom bei Langon überschritten hatte und stromaufwärts zum Anschluß an Soult abmarschiert war. Dieser gedachte Wellington bei Toulouse aufzuhalten. Unter diesen Umständen verließen auch der Ober-Marinekommissar und General L'Huillier, Kommandant der 11. Militär-Division, am 12. März bald nach Mitternacht Bordeaux, um die Verteidigung der Gironde zu leiten. Die Besatzung folgte, und die Kavallerie Beresfords konnte noch an demselben Tage ohne Kampf einrücken, wobei ein französisches Rekrutenbataillon in Gefangenschaft geriet. Der Kommissar hatte vorher die auf Stapel stehende Fregatte „Cornélie", die in einem Monat hätte ablaufen sollen, durch Arbeiter, die dazu gezwungen werden mußten, umwerfen und zerschlagen lassen.*) Dagegen gelang es nicht mehr, auch den Rumpf der gleichfalls auf Stapel stehenden Fregatte „Antigone" zu zerstören, die noch 6 bis 8 Monate Bauzeit vor sich hatte. Der Kommissar selbst begab sich mit seinen Akten nach dem Fort Blaye, wohin er möglichst viel Munition hatte schaffen lassen. Dort trafen auch die fertigen 9 kleinen Fahrzeuge der Flottille und die Brigg „Le Javais" ein.

Am 13. März kam dazu eine kleine Verstärkung von Rochefort, bestehend in zwei Kanonenbooten, acht Barken und einer Bombarde, außerdem 260 Seeleute. Den Befehl über die vereinte Flottille übernahm der Linienschiffskommandant Reynaud aus Rochefort. So waren, nach einer Meldung des Kommissars, am 15. März 25 Kriegsfahrzeuge auf dem Strome bereit, im Verein mit „Regulus" die Einfahrt in die Gironde zu verteidigen und ein Übersetzen nach dem rechten Ufer auf der Strecke zwischen Royan und Bec d'Ambes (der durch den Zusammenfluß von Dordogne und Garonne gebildeten Halbinsel) zu verhindern. Der „Regulus" lag auf seinem alten Platze auf der Reede von Verdon. Die Brigg „Le Javais" ging am Abend des 15. März dorthin ab, um das verankerte Linienschiff und die beiden anderen Briggs in der Verteidigung der Forts des Gebiets du Médoc, d. h. des linken Ufers,

*) Sie ist im Frieden wieder hergestellt und zur Korvette ausgebaut worden, „Antigone" nicht.



zu unterstützen. Das dem Bec d'Ambes gegenüberliegende kleine Fort Macau war schon am 14. vom Feinde besetzt worden und zeigte die bourbonische weiße Flagge. Von da gingen englische Abteilungen gegen die Forts Trompeloup, Castillon und Pointe de Grave (an der Mündung) vor und bemächtigten sich ihrer, anscheinend ohne Schwierigkeit, so daß am 18. auf der ganzen Seite du Médoc die weiße Flagge wehte. Doch gelang es den Besatzungen, vorher die Geschütze zu vernageln und die Lafetten zu verbrennen. Auch hoffte man, die Batterien des Forts Grave vor der Übergabe zu zerstören; ob es gelang, ist nicht bekannt. Die Besatzung des Forts la Teste am Bassin d'Arcachon, 300 Mann der Elite-Nationalgarde, schloß sich dem royalistischen Aufstande an. Der Verlust des linken Ufers machte den Ankerplatz des „Regulus" unhaltbar. Man schleppte ihn nach dem rechten Ufer und verankerte ihn unter dem Schutze der Kanonen des Forts Mechers; auch die drei Briggs begaben sich dorthin. An demselben Tage gab General L'Huillier seine Befehle für die Verteidigung der Stromstrecke von Cubzac an der unteren Dordogne (etwa 12 km oberhalb ihrer Mündung in die Gironde) bis Blaye. Er verfügte dazu außer der in zwei Halbflottillen gegliederten Flottille über 7000 Mann, darunter allerdings 3000 Neuausgehobene, in den Forts Blaye und St. André de Cubzac. Die eine Halbflottille war in der Dordogne, die andere in der Gironde stationiert.

Am 22. März erfuhren die Franzosen, daß ein englisches Geschwader in die Gironde einzulaufen beabsichtige. Lord Beresford war inzwischen mit der Hälfte seiner Truppen von Bordeaux abberufen worden und die Garonne aufwärts zum Hauptheere abmarschiert. Nur Lord Dalhousie blieb mit der 7. Division und der Kavallerie-Brigade Vendeleur (im ganzen kaum mehr als 6000 Köpfe) zurück. Er sah sich außerstande, ohne Hilfe der Flotte etwas zu unternehmen, und klagte lebhaft über das Ausbleiben der Schiffe. Der herrschende Wind hatte die Annäherung des in der Biscaya-Bucht stationierten englischen Geschwaders unter Rear-Admiral Penrose bisher verhindert. Wir erinnern uns, daß es beim Übergang über die Adour-Mündung gute Dienste geleistet hatte. Wellington hatte den Admiral dann wiederholt um seine Mitwirkung in der Gironde ersucht.*)

Endlich am 27. März, 9 Uhr morgens, lief das Geschwader, bestehend aus dem Flaggschiff „Egmont" (Linienschiff zu 74 Kanonen), vier Fregatten, einer Brigg und einem Lugger**) bei Nebel durch den Nordpaß ein, was Dalhousie zuerst durch einen von dem französischen Wachtschiff desertierten Matrosen erfuhr. Zunächst hört man von der Tätigkeit dieses Geschwaders nichts. Erst am 2. April, also sechs Tage später, gingen bemannte Boote der Fregatte „Porkupine" (24 Kanonen) unter Führung des Leutnants Dunlop stromaufwärts und nahmen eine Brigg, einen Schoner (offenbar „Victorie") und von der Flottille sechs Kanonenboote, drei Chasse-Marées und eine Barke fort, die sämtlich bei Talmont (oberhalb des Forts Mechers) festgefahren waren und von Truppen des Forts Blaye geschützt (?) wurden. Außerdem wurden eine Brigg, zwei Kanonenboote und eine Chasse-Marée verbrannt. Die Engländer hatten dabei

*) Dispatches, XI., S. 588.

**) Nach Clowes: The Royal Navy (London 1897 bis 1903), V., S. 307 war noch ein zweites Schiff zu 74 Kanonen, der „Centaur", dabei. Die Gesamtzahl ist dort gar nicht angegeben.

nur 16 Mann Verlust. Am 6. April trafen „Egmont" und „Centaur" (74 Kanonen, Kapitän White) Vorbereitungen zum Angriff auf den „Regulus", den indessen die eigene Besatzung in Brand steckte, um ihn nicht in die Hände der Feinde fallen zu lassen. Von einem Versuch dieses Schiffes und des Forts Mechers, den Kampf aufzunehmen, wird nichts berichtet. Wir erfahren nur, daß auch die noch besetzten Forts des rechten Ufers durch eine Abteilung Engländer unter Kapitän Harris von der „Belle Poule" (38 Kanonen) genommen und zerstört wurden. Über den Verbleib des Restes der französischen Flottille ist nichts festzustellen.*) Die französischen Nachrichten hören überhaupt mit dem 31. März auf.

Das war das ruhmlose Ende der improvisierten Flottille. Man darf sich mit Recht wundern, daß keinerlei Einwirkung von seiten des nach Napoleons Annahme**) aus vier Linienschiffen bestehenden Geschwaders von Rochefort versucht wurde, nachdem Penrose in die Gironde eingesegelt war. Man möchte annehmen, daß es nicht mehr verwendungsfähig gewesen ist. Napoleon, zu Lande die verkörperte Offensive, hatte den letzten Rest von Vertrauen auf seine Flotte längst eingebüßt und war nur darauf bedacht, das ihm noch verbliebene Material zu sichern, vor allem aber das Personal und die Geschütze für das Heer und die Küstenbefestigungen nutzbar zu machen. Am 12. März hatte er dem Marineminister geschrieben, es sei wichtig, daß das Rochefort-Geschwader den bedrohten Hafen verlasse, um sich nach Toulon (!), Brest oder Cherbourg zu begeben,***) — es sollte sich also einfach retten, anstatt an der Verteidigung des eigenen Hafens oder der Gironde mitzuwirken. Als der Verlust von Bordeaux dem Kaiser bekannt wurde, ohne ihn übrigens besonders zu erregen, ordnete er am 16. März die Armierung der Wälle von Rochefort mit zahlreichen Schiffsgeschützen an,†) nötigenfalls unter Abrüstung der Schiffe.††) Zum Schutze der Hafenfestung wie überhaupt der Landschaft Poitou, demnächst auch zur Wiedereroberung von Bordeaux, beschloß er, eine „Armee der Garonne" zu schaffen. Zum Befehlshaber hatte er den Marschall Suchet, Herzog von Albufera, ausersehen, der sich als Oberbefehlshaber der „vereinigten französischen Armee von Aragon und Catalonien" zur Zeit noch in Spanien befand. Einem Napoleon, der ganze Divisionen „per Post" von einem Kriegsschauplatz nach dem anderen zu befördern gewohnt war, machte die Entfernung nichts aus; ihm kam es in erster Linie auf einen sicheren Mann gegenüber dem royalistischen Aufstande an. Erst in der zweiten Hälfte des Januar hatte Suchet von seiner nur 37 000 Mann starken Armee über 10 000 Mann zu der von Marschall Augereau befehligten Armee von Lyon, die gegen die österreichische Südarmee unter dem Grafen Bubna kämpfte, abgeben und kürzlich noch die schwache Division Beuermann zu Wagen dorthin senden müssen. Schon zwei Tage nach ihrer Ankunft setzten sich diese 5000 Mann auf einen am 24. März bei Augereau eingetroffenen kaiserlichen

*) Clowes behauptet zwar a. a. O., daß am 2. April drei Korvetten und andere unter dem Schutze der Batterien liegende Fahrzeuge angegriffen und die ganze Flottille verbrannt worden sei, das stimmt aber nicht mit der von ihm S. 562 mitgeteilten detaillierten Übersicht der französischen Verluste, der die übrigen Angaben entnommen sind.

**) Correspondence, XXVI., 21 050.

***) A. a. O., XXVII., 21 471.

†) A. a. O., 21 499.

††) A. a. O., 21 504.



Befehl in derselben Weise nach der unteren Garonne, also quer durch das ganze Land, in Bewegung, um den Kern der neuen Armee zu bilden. Dazu sollten kommen: Teile der Besatzung von Rochefort, alles was sich in jener Gegend an Nationalgarden zusammenbringen ließ, die geringen Streitkräfte L'Huilliers einbegriffen, Kavalleriedepots von jenseits der Loire und vier bis fünf in Tours zu formierende Batterien. Um einen Begriff von dem zu geben, was Napoleon überhaupt der Regenerationskraft seines Heeres und den Befehlshabern auf Nebenkriegsschauplätzen zumutete, sei nur erwähnt, daß Suchets „Armee", abgesehen von den Festungsbesatzungen in Spanien, nunmehr nur noch zwölf Bataillone und sechs Eskadrons stark war, und daß Mitte November 1813 Soult eine Anweisung zur Bildung einer „Reservearmee der Pyrenäen" zu zwei Divisionen zugegangen war, zu der die eigentliche Pyrenäen-Armee die Cadres (für zwanzig Bataillone) stellen sollte, die dann durch Rekruten aufzufüllen waren. Es sind die letzten gigantischen Anstrengungen des gewaltigen Mannes. Seine Rechnungen und Anordnungen werden immer phantastischer und verlassen immer mehr den realen Boden. Er will neue Heere schaffen, aber was entsteht sind nur noch Figuranten. Das Höchste, was sie zu leisten vermögen, ist Zeitgewinn, Hinausschieben der Katastrophe. Das wirksamste Mittel aber zum Zeitgewinn wagt er nicht zu ergreifen; der Usurpator, der nicht einmal Franzose ist, vermag nicht, den Volkskrieg zu entfesseln, am wenigsten dort, wo die Bourbonen ihm zuvorgekommen sind.

Suchet ist nicht mehr zur „Garonne-Armee" abgereist. Auch von Unternehmungen Dalhousies hören wir nichts. Die Entscheidung fiel inzwischen an anderer Stelle. Am 11. April unterzeichnete Napoleon die Urkunde seiner Abdankung. Allmählich erst erlosch auf den Nebenkriegsschauplätzen das nur noch schwelende Kriegsfeuer. —

Die geschilderte, bisher wenig beachtete Episode läßt auf beiden Seiten das Bestreben zum Zusammenwirken von Heer und Flotte erkennen, vollkommen zielbewußt aber nur bei Wellington. Solange er der Küste nahe ist, sucht er sich der unmittelbaren Unterstützung der Flotte zu versichern und ist gleichzeitig darauf bedacht, ihr in den breiten, schiffbaren Flußmündungen neue Stützpunkte zu verschaffen. Die Flotte soll ihn beim Vorschreiten nach Norden begleiten, ihm eine Verbindung mit der Heimat herstellen und ihm eine bewegliche Basis werden; das kommt am deutlichsten bei der Gironde zum Ausdruck — er selbst strebt mit dem Hauptheere dem Oberlaufe des Stromes zu, der Strom selbst soll zur Etappenstraße werden, und der Flotte dient wieder an der Mündung eine Abzweigung des Heeres zur unmittelbaren Stütze.

Die Aufgabe der englischen Flotte, die Seeherrschaft auf allen Meeren zu erkämpfen, war längst erledigt. Diese Herrschaft war fortan unbestritten. Dafür spricht vielleicht am meisten, daß Napoleon es bereits als einen Erfolg ansah, als die am 12. Februar aus Toulon ausgelaufene Flottendivision am nächsten Tage, wenn auch mit erheblichem Menschenverlust, überhaupt wieder in den Hafen zurückzukehren vermochte. Der geplante, schwache Versuch der Amerikaner zur Hilfeleistung hätte, wenn er zur Ausführung gekommen wäre, höchstens eine lokale Bedeutung haben können. Die Meere waren zu sicheren Transportstraßen für die englischen Truppen geworden, die gleichzeitig in den Niederlanden, in Spanien, Südfrankreich und Italien kämpften. Truppentransporte gingen ungehindert von Spanien nach Sizilien und von da nach Mittel-

italien. Und doch fehlte es an einer zielbewußten Gesamtleitung der englischen Streitkräfte: Graham verfolgte in den Niederlanden den Sonderzweck, die in Antwerpen eingeschlossenen französischen Kriegschiffe zu vernichten und Englands Einfluß in der Schelde-Mündung sicherzustellen; in Sizilien und Neapel und später in Toskana trieb Lord Bentinck mehr private als englische Politik, und Wellington hatte 1813 bei seiner Unternehmung gegen St. Sebastian nicht die gewünschte Unterstützung der Flotte gefunden; die Geschwader an der spanischen Westküste und an der portugiesischen Küste hatten nicht einmal ein gemeinsames Oberkommando, worüber Wellington sich ernst beschwerte.*) Der Sache wäre sicherlich am besten gedient gewesen, wenn man in diesem Stadium, nachdem die Flotte ihre große Aufgabe erfüllt hatte, diese Geschwader Wellington unterstellt hätte. Daß er die gemeinsamen Interessen zu wahren verstand, haben wir gesehen. Die planmäßige Wechselwirkung zwischen Land- und Seemacht paßte so ganz in seine vorsichtige Art, zu operieren: nach jedem Erfolg eine Pause, um eine neue sichere Basis zu schaffen und die Streitkräfte wieder zu festigen, dann erst weiteres Vorgehen, dies aber mit größter Energie. Seiner eisernen Konsequenz bedurfte er auch gegen die eigene Regierung. Der Staatssekretär für den Krieg, Lord Bathurst, ließ sich nämlich durch die zur See erlangte Bewegungsfreiheit zu einem höchst konfusen Plan zum besseren Zusammenwirken der zersplitterten englischen Streitkräfte verleiten. Es handelte sich um ein chassez-croisez der Truppen in Italien und Frankreich-Spanien, und zwar ohne Rücksicht auf vorhandene Transportschiffe. Wellington scheint diese Ausgeburt des Dilettantismus nicht ernst genommen zu haben.**)

Auf französischer Seite war so ziemlich alles verfehlt. Napoleon war in Leitung der Marineangelegenheiten nie glücklich gewesen, es fehlte ihm an bedeutenden Admiralen, und das Flottenpersonal war in allen Graden mangelhaft. Er verzichtete schließlich selbst auf den Versuch einer Vereinigung der Flottenteile zu verhältnismäßig bescheidener, aber immerhin nützlicher Tätigkeit.***) An dem, was positiv für die Gironde geschah, hatte er keinen unmittelbaren Anteil. Die zur Verfügung stehenden Mittel waren einfach kläglich, aber auch mit besseren hätte sich eine wirksame Verteidigung gegenüber dem englischen kriegstüchtigen Geschwader schwerlich improvisieren lassen. Der Erfolg der Improvisation war nur der, daß der Gegner eine große Zahl genommener Fahrzeuge registrieren konnte. Geld und Mühe waren verschwendet, und nach diesem Ergebnis erscheint jene Anregung des Kriegsministers zur Herabsetzung der Kosten der Stationäre in der Gironde keineswegs mehr so unverständig wie ursprünglich; — auch die 21 819 Francs monatlich erwiesen sich noch als zu viel.

Der „Regulus" scheint gar nicht zu Schuß gekommen zu sein, und doch gehörte er nicht einmal zu den Improvisationen, sondern war ein abgetakeltes regelrechtes Linienschiff, das als schwimmende Batterie Verwendung fand. Mancher Laie denkt sich eine derartige Verwendung alter Schiffe als sehr nützlich und vergißt, daß mit der Bewegungsfähigkeit ein Kriegschiff einen wesentlichen Teil seiner Gefechtskraft einbüßt, — es gleicht

*) Dispatches, XI., S. 514.

**) Supplementary Dispatches, VII., S. 633 ff., und Dispatches, XI., S. 592.

***) Über Napoleons sehr eigenartiges Verhältnis zu seiner Flotte vgl. meine „Geschichte des Feldzuges 1814 in Frankreich" und „Der Überfall über See als Feldzugseinleitung" (Berlin 1909, R. Eisenschmidt), S. 29 bis 59.

einem Reiter ohne Pferd. Man vergegenwärtige sich nur das Schicksal der vor Kopenhagen verankerten, gut armierten Hulks, die Nelson 1801 in dem für ihn so schwierigen engen Fahrwasser des Königstiefs angriff.*) Ein Vergleich mit den gleichfalls unbeweglichen Küstenbefestigungen hält nicht stand; sie werden durch Erde oder starke Panzer gesichert, veraltete Schiffe aber werden stets schwächere Panzer haben als ihre Angreifer.

Improvisierte Truppenteile haben einen sehr beschränkten Wert. Je mehr die Ansprüche an die Handhabung der verfeinerten Waffen sich steigern, je größere Ansprüche an Zusammenhalt und Disziplin aus der erschütternden Wirkung des modernen Kampfes erwachsen, desto geringer wird der Wert aller Neubildungen ohne starke Stämme. Der Feldherr, der in seinem Operationsplan die ihm zur Verfügung stehenden Truppen ohne Rücksicht auf ihre Zusammensetzung als gleichwertig behandeln wollte wie die Bauern im Schachspiel, würde sich arg verrechnen und blutige Belehrung empfangen. Und doch können die Heere der Jetztzeit Neubildungen nicht entbehren, von den von vornherein geplanten bis schließlich zur Entfesselung der gesamten Volkskraft, selbst wenn dies äußerste Mittel nur dem Zeitgewinn dienen soll. Improvisationen zu Wasser aber werden heute schwerlich auch nur diesen Nutzen haben, wohl aber einem energischen Gegner billige Trophäen zur Verfügung stellen, verbunden mit schweren Verlusten für uns. Zur See gilt nur, was bei Ausbruch eines Krieges bereit und vollkommen see- und kriegstüchtig ist. Die Anforderungen in dieser Beziehung wachsen stetig mit dem Fortschreiten der Technik.

*) A. a. O., S. 86 bis 94.



Der Niedergang holländischer Seemacht.

1650 bis 1713.

Ein Beitrag zur Geschichte der Seeherrschaft.

Kein Mensch ist das, was er ist, aus sich heraus. Ein jeder steht, bewußt oder unbewußt, auf den Schultern seiner Vorfahren. Auch die Geschichte der Völker weist den steten ursächlichen Zusammenhang zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft auf. Weit zurück reichen die „Grundlagen" einer jeden Gegenwart, nicht immer gleich deutlich erkennbar und nicht immer leicht festzulegen. Will man aber die Erscheinungen der Gegenwart richtig würdigen, will man sich für den Ausblick in die Zukunft und für die Arbeit der Gegenwart eine einigermaßen sichere Plattform schaffen, so muß man zurückgehen auf die Wurzeln der gegenwärtigen Verhältnisse. Das gilt politisch, wirtschaftlich, militärisch ebenso wie allgemein menschlich.

Einer der hervorstechendsten Züge im politisch-militärischen Charakterbilde unserer Tage ist die alle anderen überragende englische See-, Handels- und Kolonialherrschaft. Ihre Entstehungsgeschichte ist zu lang, um im Rahmen einer Zeitschrift besprochen werden zu können. Ein sehr wesentlicher Teil fällt in die Zeit von der Mitte des 17. Jahrhunderts bis zum Frieden von Utrecht (1713), in der Hollands Seemacht in schweren Kämpfen niedergerungen wurde. Gerade diese Zeitspanne enthält auf holländischer wie auf englischer Seite eine Reihe für die Entwicklung der Machtverhältnisse zur See charakteristischer Einzelheiten, deren Betrachtung dazu beitragen kann, das Wesen dieser Entwicklung genau kennen zu lernen und festzuhalten.

* * *

Der Westfälische Friede (1648) beendete für die sieben nördlichen niederländischen Provinzen den 80jährigen Befreiungskampf, aus dem sie als unabhängige „Republik der Vereinigten Niederlande" hervorgingen, bereichert durch den in den vorausgegangenen Kämpfen eroberten umfangreichen Kolonialbesitz in Ost- und Westindien. Um die Mitte des 17. Jahrhunderts erreichten die Niederlande den Gipfel ihrer Größe; Handel und Schiffahrt, in hoher Blüte stehend, verschafften dem Lande einen ungewöhnlichen Wohlstand, während auf dem Gebiete der geistigen Kultur niederländische Kunst und Wissenschaft ein goldenes Zeitalter erlebten (Rembrandt, Ruisdael, Franz Hals, van der Velde, Teniers u. a.; Grotius usw.). 1650 betrug der Gesamthandel Hollands das Fünffache des englischen, Colbert schätzte die holländische Handelsmarine auf vier Fünftel der europäischen; ihre Ladefähigkeit betrug etwa die Hälfte des Gesamttonnengehalts aller europäischen Handelsflotten. Die Nordseefischerei war fast ganz in holländischen Händen. Auch der Kapitalreichtum der Niederlande überwog den englischen bei weitem. Ein Zug behaglicher, naiver, ja derber Lebensfreude geht durch diese Zeit, das holländische Volk gab sich voll dem Genuß der errungenen Freiheit und der erworbenen Glücksgüter hin; sorglos — allzu sorglos.

Die gesetzgebende wie die souveräne Staatsgewalt lag in den Händen der „Generalstaaten", die aus Abgeordneten der sieben selbständigen „Provinzen" gebildet wurden. Die Provinzen regierten sich hinsichtlich ihrer inneren Angelegenheiten selbst (durch die Provinzialstaaten) und waren finanziell unabhängig dergestalt, daß die Generalstaaten bei ihrer ganzen Politik auf die finanzielle Bereitwilligkeit der einzelnen Provinzen angewiesen waren.

Die ausübende Regierungsgewalt hatte der „Hohe Rat" inne, an dessen Spitze seit 1588 ein Statthalter stand; diese Würde war erblich. Der Statthalter leitete ferner die Kriegsverwaltung, was aber bei der erwähnten Selbständigkeit der Provinzen nicht allzuviel besagte, und übte den Oberbefehl über Heer und Flotte aus. Als 1650 Wilhelm II. von Oranien ohne Erben starb, schaffte man auch die Statthalterwürde ab, die Oberbefehlshaber wurden in Zukunft vom hohen Rat ernannt, und zwar getrennt für Flotte und Landheer.

In der weiteren Entwicklung dieser politisch-organisatorischen Fragen spielte der Gegensatz zwischen der oranischen Partei, den Anhängern eines starken Statthaltertums, und den republikanischen Patriziern, deren Interessen und Macht in den großen Handelsstädten lagen und dadurch in den Provinzialvertretungen zum Ausdruck kamen, die Hauptrolle.

Die Organisation der Seerüstungen war, den hier nur in Umrissen gezeichneten politischen Verhältnissen entsprechend, keineswegs zentralisiert. Es bestanden fünf Admiralitäten (Kommissionen von sieben Mitgliedern), und zwar

1 in Friesland (Harlingen),
3 in Holland: Norderquartier oder Westfriesland (Hoorn), Amsterdam (daselbst), Maas (Rotterdam) und
1 in Seeland (Middelburg).

Diese Admiralitäten unterstanden teils dem Statthalter, teils den Generalstaaten, waren aber finanziell von den Provinzen unmittelbar abhängig. Ihre besondere Bedeutung zu dieser Zeit liegt darin, daß sich jetzt der Uebergang von der Kriegführung mit armierten Handelsschiffen zur Verwendung besonderer staatlicher Kriegschiffe vollzog, teils unter dem Zwange der Kriegsverhältnisse, teils nach englischem Vorbilde.

1626 war der Anfang mit der Schaffung eines festen Seeoffizierkorps gemacht worden durch die Bereitstellung eines Stammes von Kommandanten; das ganze übrige Personal wurde bei den Indienststellungen ad hoc angeworben.

Solange die oberste Kriegsleitung in den Händen des Statthalters als „Generaladmiral" lag, führte die Seestreitkräfte — als Flottenchef — ein Leutnantadmiral, den Seeland, später Holland ernannte. (Zeitweise — bis 1627 — gab es zwei Leutnantadmirale, einen von Holland und einen von Seeland.) Nach 1650 stand dieser Flottenchef, der „Leutnantadmiral von Holland und Westfriesland", unter den unmittelbaren Befehlen des hohen Rats und der Generalstaaten.

Diese unklare, von übertriebenem Partikularismus und parlamentarischer Anmaßung diktierte Organisation trug weder den allgemeinen militärischen Anforderungen noch dem besonderen Gebot der Stunde Rechnung: Es fehlte — nach Abschaffung der Statthalterwürde — sowohl die sachverständige oberste Kriegsleitung wie die

organisatorische und Verwaltungszentrale, die der drohenden Kriegsgefahr gegenüber hätte rechtzeitig Vorsorge treffen können. Und das alles in einem Lande, dessen Einwohner nach eben erst errungener Selbständigkeit sich nur allzugern und leichtherzig jener oben gekennzeichneten Sorglosigkeit hingaben, die in dem langen Kampf um die Freiheit doch nicht gelernt hatten, daß innere Geschlossenheit und grundsätzliches Unterordnen aller Sonderwünsche unter das Allgemeininteresse Vorbedingungen für ein kraftvolles Auftreten nach außen und damit für die Selbsterhaltung sind und daß der **Wohlstand, der auf dem Seehandel begründet ist, auch zur See verteidigt werden muß.** Die unmittelbare Folge des Friedens von 1648 war der politische und strategische Trugschluß, nach Erreichung dieses langersehnten Zieles die Rüstungsausgaben einschränken zu können. Der Schiffsbestand wurde auf das notwendigste beschränkt, die Vorsorge für das gesamte Material und das Personal der Marine schlief ein, auch finanziell rührte man in dieser Hinsicht keine Hand.

Ganz anders lagen die Verhältnisse in England. Hier war ein in nationalpolitischen Dingen mit unvergleichlicher Zuverlässigkeit denkendes Geschlecht herangewachsen — selbst die Stürme der Revolution sind in der Handhabung der Wehrmacht nach außen kaum erkennbar, die auswärtigen Interessen wurden während der großen Umwälzung und nach ihr unter der Republik energischer wahrgenommen denn je.

Die Stellung des Lord-High-Admiral war nach der Hinrichtung Karls I. abgeschafft, seine Funktionen übernahmen, soweit die Admiralitätsbefugnisse in Frage kamen, ein Parlamentsausschuß und verschiedene Kommissionen mit wechselnder Zusammensetzung und Bestimmung, teilweise auch das Parlament selbst; der Oberbefehl auf dem Wasser wurde drei bis fünf „Generalen zur See" übertragen, die in der Mehrzahl Nichtseeleute waren. Diese keineswegs musterhafte Organisation wurde aber gestählt und vereinheitlicht durch Cromwells überlegenen Verstand und eisernen Willen, durch die erwähnte bis in unsere Tage sich bewährende einheitliche Orientierung des englischen Denkens in Dingen der äußeren Politik und endlich durch die der Regierung unmittelbar zur Verfügung stehenden Hilfsquellen des Landes.

* * *

„Whosoever commands the sea, commands the trade; whosoever commands the trade of the world, commands the riches of the world and consequently the world itself." — Dieses Wort Raleighs enthält den Hauptgrund für die Kriege zwischen England und Holland. Im Kampfe gegen Spanien verbündet gewesen, der Rasse nach verwandt, von gleichem Glaubensbekenntnis, von ähnlicher demokratischer Grundstimmung, wurden sie dennoch die erbittertsten Gegner. Erst die portugiesisch-spanischen Monopolbestrebungen hatten die Niederländer, zuletzt durch den Ausschluß vom Lissaboner Markt, dazu gebracht, sich der großen Fahrt zuzuwenden; sie liefen dann schnell den bisherigen Herren jener fernen Länder den Rang ab. Jetzt standen sie wieder einer anderen Auffassung gegenüber, als die es war, die ihre besten Köpfe beseelte: **Grotius** ist der Vater des Gedankens vom freien Meere und der freien Schiffahrt, mehrfach ist Holland für das maritime Gleichgewicht mit den Waffen eingetreten — England hingegen ist das Land der Navigationsakte, der

Forderung nach unzweifelhafter Suprematie. Dieser Gegensatz war der Kriegsgrund, Anlässe gab es zwischen den Rivalen in Hülle und Fülle und in allen Weltgegenden. Die Kriegsmöglichkeit lag nicht zum wenigsten begründet in der nach außen geschlossenen, patriotischen und bis zur Rücksichtslosigkeit energischen Haltung des englischen Volkes einerseits und in der behaglich-sorglosen, allen finanziellen Anstrengungen für die Allgemeinheit abgeneigten Stimmung der Niederländer und ihrer Parteizerklüftung anderseits.

Auch in der Geschichte erfährt ein Volk auf die Dauer die Behandlung, die es verdient.

England beanspruchte die unbedingte Seeherrschaft in den sogenannten four seas, einem Gebiet zwischen 63° nördlicher Breite, 23° westlicher Länge, der Breite von Kap Finisterre (rund 43° N) und der europäischen Westküste. Es lag zielbewußte Methode in solchem Anspruch, erkämpft war diese Vorherrschaft noch nicht. In diesem Gebiet forderte Britannien für seine Kriegschiffe den Flaggengruß aller Schiffe anderer Nationen einschließlich deren Kriegsfahrzeuge, innerhalb dieser Zone verlangte man auch eine Abgabe der holländischen Fischerei, die allein in der Nähe der englischen Küste mit etwa 3000 Fahrzeugen einen Jahresverdienst von rund 20 Millionen Mark erzielte. Holland hatte keinen anderen Zugang zum internationalen Ozean als durch diese englische Machtzone hindurch. Nun erließ (Oktober 1651) Cromwell die berüchtigten Navigationsakte, die den Zwischenhandel, der vorwiegend von holländischer Flagge besorgt wurde, aufhoben und den außerenglischen Seehandel nahezu lahmlegten, in erster Linie durch die Bestimmung: Außereuropäische Waren dürfen nur auf englischen Schiffen, europäische Waren nur auf Schiffen der Ursprungsländer oder auf englischen Schiffen nach England oder seinen Besitzungen eingeführt werden; ferner durch erhöhte Einfuhrzölle auf die an Bord fremder Schiffe eingeführten Waren und das Verbot auch des Küstenhandels für Fremde. Ein großartiger nationaler Abschluß, ein Programm für eine glänzende Handelsentwicklung, nicht ohne Härten auch für das englische Volk, das mancherlei Preissteigerung auf sich zu nehmen hatte, und nur möglich, wenn hinter der staatsmännisch großartigen Idee auch der feste Wille stand, alle Konsequenzen zu ziehen und mit den Waffen durchzusetzen, was man sich im nationalen Interesse zu fordern entschlossen hatte. Beiden Anforderungen wurden Englands Regierung und Volk gerecht, die Folgen der Navigationsakte wurden im Vertrauen auf die späteren Früchte dieser Maßnahme ertragen, und nicht einen Augenblick hat man gezaudert, das Schwert zu ziehen und zu gebrauchen für die eigenen Ansprüche, für das Recht der englischen Zukunft. Klar sah man hier die Unvermeidlichkeit des Zusammenstoßes voraus, rechtzeitig und energisch rüstete man. Die in Cromwell verkörperte Einheit des Willens ließ weder eine Zersplitterung noch ein Schwanken in der auswärtigen Politik und der Friedensstrategie zu, der nationale common sense des englischen Volkes verstärkte diese Einheitlichkeit und sicherte sie auch da, wo die Zeitläufte wenig glückliche Organisationsformen hervorgebracht hatten.

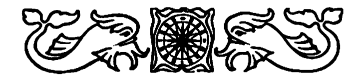
Holland hatte zwar die englischen Annäherungsversuche, die allerdings auf eine Societas leonina hinausliefen, abgelehnt, aber nicht die unvermeidlichen Folgen klar ins Auge gefaßt, nicht rechtzeitig und nicht energisch gerüstet; schon zu jener Zeit

einer im Verhältnis zur Gegenwart primitiven Kriegführung waren Improvisationen nirgends so aussichtslos wie bei einer Kriegsflotte. Holland mußte das erfahren — gelernt hat es zu seinem Schaden aber nicht daraus. „Besser ein Friede mit Beschwerlichkeit, als ein Krieg mit eitel Gerechtigkeit." „Friede in unseren Tagen und Friede überall, weil unsere Kommerzien überall hingehen." „Friede mit jedermann, Friede um jeden Preis." Diese Aussprüche kennzeichnen die Auffassung in holländischen Handelskreisen. „In schimpflicher Friedensseligkeit suchte sich der holländische Kaufmann seinen Platz und sein Ansehen zwischen Nationen zu wahren, die zu Lande die eine, zur See die andere nach der Weltherrschaft zu trachten begannen." (Nauticus 1900.) Dieses kurzsichtige Voranstellen der kommerziellen Interessen, wo politischer Weitblick, ja, nur ein Blick auf die Karte, hätte erkennen lassen müssen, daß es „ums Ganze" ging und die Existenz mitsamt aller Handelsherrlichkeit einfach in Frage gestellt wurde, hatte verhängnisvolle Folgen. Noch nach Beginn der Feindseligkeiten wurde krampfhaft versucht, Handel und Fischerei in vollstem Maße aufrechtzuerhalten. Diese an sich richtige Maßregel — die produktive Arbeit während eines Krieges nach Möglichkeit im Gange zu halten — mußte hier zum Fehlgriff werden, weil die Regierung es zugelassen hatte, daß nach Beendigung des Freiheitskrieges der größte Teil des tüchtigen Marinepersonals entlassen wurde, so daß nun keine andere Möglichkeit bestand, die Flotte zu bemannen, als durch energisches Zurückgreifen auf die Handelsmarine und die Fischerei. Um so bedenklicher gestalteten sich die Folgen jener Abrüstung, als Gesetze und Volkswille das in England übliche Pressen nicht zuließen, so daß man ganz auf Freiwillige angewiesen war. Es war die Freiheit, fürs Vaterland keine Opfer bringen zu müssen, die solche Mißstände verschuldet hatte. Personell und materiell schlecht gerüstet trat Holland, das seiner Seemacht Freiheit, Existenz, Reichtum — alles verdankte, jener Macht gegenüber, die fest entschlossen war, sich die Vormacht zur See zu erkämpfen.

Mit Gewaltmaßregeln englischer Privatleute, mit der Beschlagnahme holländischer Schiffe auf Grund der Navigationsakte begannen die Feindseligkeiten. Im Mai 1652 erzwangen einige englische Kriegschiffe von einer holländischen Konvoibedeckung in einem Gefecht den Flaggengruß, am Tage darauf begegneten sich die feindlichen Flotten bei Dover, und Tromp beantwortete die Aufforderung Blakes, die Flagge zu dippen (drei Schüsse), mit einer scharfen Breitseite; die Schlacht bei Dover hatte begonnen, der Entscheidungskampf war angebrochen, das Ringen Hollands um seine Existenz im Gange — der Krieg war noch nicht erklärt.

(Fortsetzung folgt.)

G. v. F.



Die Schaffung des Naval War Staff in der englischen Marine.

Im Dezemberheft 1909 der „Marine-Rundschau" hat W. Tg. über die bereits zu jener Zeit viel erörterte Frage der „Einrichtung eines Naval War Staff in der englischen Marine" geschrieben. Wer die jetzt vorgenommene Organisationsänderung von Grund aus und im großen Zusammenhange verstehen will, wird gut tun, jene Zeilen noch einmal durchzusehen. Der Aufsatz wies darauf hin, daß die damals gefundene Lösung kaum endgültig sein konnte, er zeichnete die Bahnen vor, auf denen die Entwicklung sich voraussichtlich bewegen würde, und legte die Gründe dar, aus denen die Schaffung einer selbständigen, nur dem Ersten Lord unterstellten Admiralstabsbehörde auf lange Zeit hinaus für unwahrscheinlich gelten mußte. — „Es ist nun einmal eine scheinbar unvermeidliche Begleiterscheinung des rein parlamentarisch regierten Staatswesens, daß die Interessen der Wehrmacht gegen die Forderungen der inneren Politik zurücktreten, so lange man den äußeren Frieden für gesichert hält." Die Ereignisse haben jenen Ausführungen bisher Recht gegeben, und es mag vorweg betont werden, daß die jetzt vorgenommene Reform eine grundsätzliche Organisationsänderung keineswegs bedeutet. Doch scheint der Name eines Naval War Staff nun wohl fürs erste die öffentliche Meinung in England zu befriedigen. Wenn man überhaupt zu einer geringen Gewichtsverschiebung nach der militärischen Seite hinüber sich entschlossen hat, so dürfen wir wohl mit Recht daraus den Schluß ziehen, daß die verantwortlichen Stellen nicht mehr in gleichem Maße „den äußeren Frieden für gesichert" hielten, wie es vor 3 Jahren der Fall war.

Der Naval War Staff ist durch eine Verfügung der Admiralität zu Beginn dieses Jahres ins Leben gerufen worden. Der Form nach ist damit eine seit Jahren von englischen Fachleuten erhobene Forderung erfüllt. Der Naval War Staff entspricht seiner Bestimmung nach etwa unserem Admiralstabe und soll, von allen Verwaltungsaufgaben befreit, sich lediglich den Fragen der strategischen Kriegsvorbereitung widmen; er ist jedoch keine unabhängige Behörde, sondern dem Ersten Seelord unterstellt und in den Gesamtrahmen der Admiralität eingefügt.

Geschichtliches. Bisher bestanden in der Admiralität als nebengeordnete Abteilungen das Nachrichtendepartement (Naval Intelligence Department) und das Mobilmachungsdepartement (Mobilisation Department), beide dem Ersten Seelord unmittelbar unterstellt. Ersteres hatte die Nachrichten über fremde Marinen zu sammeln; letzteres, erst im Jahre 1909 vom Intelligence Department losgelöst, war mit Ausarbeitung der Mobilmachungsangelegenheiten und der Operationspläne betraut. Außerdem gab es seit dem Jahre 1909 den Marinekriegsrat (Navy War Council), der das Ergebnis der beiden eben genannten Abteilungen zusammenfassen und verwerten sollte; ihm gehörten ständig an der Erste Seelord, die Direktoren des Nachrichten- und des Mobilmachungsdepartements und der Ständige Sekretär der Admiralität; andere in verantwortlichen Stellungen befindliche Offiziere wurden nach Bedarf zu den Sitzungen hinzugezogen.



Diese Organisation hat nach englischen Nachrichten nicht zur Zufriedenheit gearbeitet, als während der Marokkoverhandlungen im Spätsommer vorigen Jahres bestimmte militärische Fragen auftauchten; wir werden hierauf weiter unten noch etwas eingehender zu sprechen kommen. Die Regierung kam zu dem Entschluß, daß in irgend einer Weise Wandel geschaffen werden müßte, und Mr. Winston Churchill, der von seiner früheren Tätigkeit her als Neuerer bekannt war, wurde zur Leitung der Admiralität berufen. Der neue Erste Lord nahm sofort einen durchgreifenden Personenwechsel in den obersten Stellen der Admiralität vor und verfügte dann die Errichtung des Naval War Staff.

Organisation. An der Spitze der neuen Unterbehörde steht ein Flaggoffizier als Chef; er leitet den gesamten Dienstbetrieb und bekleidet gleichzeitig das Amt eines Chefs des Stabes beim Ersten Seelord als dessen „principal assistant and agent“. Ihm unterstehen drei Abteilungen:

1. die Intelligence Division,
2. die Operations Division,
3. die Mobilisation Division.

Die erste befaßt sich mit dem Nachrichtenwesen, die zweite bearbeitet die Operationspläne und die dritte sämtliche Mobilmachungsangelegenheiten. Die drei Abteilungen sind nebengeordnet und stehen unter je einem älteren Stabsoffizier als Direktor.

Dienstanweisung. Der Naval War Staff hat keinerlei Kommandogewalt (executive authority); „seine Verantwortlichkeit endet mit dem Rat, den er erteilt, und mit der Zuverlässigkeit der Tatsachen, auf die jener Rat sich gründet“. Die Entscheidung darüber, ob seine Vorschläge angenommen oder abgelehnt werden, liegt beim Ersten Seelord, er allein ist auch für die Durchführung der Beschlüsse verantwortlich.

Alle anderen Seelords sind berechtigt, über alle in ihr Arbeitsgebiet fallenden Fragen vom Naval War Staff oder dessen Abteilungen sich Auskunft einzuholen.

Besonderen Wert hat der Naval War Staff darauf zu legen, mit dem Generalstab der Armee und mit den obersten Reichsbehörden ständig Fühlung zu halten.

Die wegen der Vielfältigkeit der Arbeitsstoffe notwendigen verschiedenen Abteilungen und Unterabteilungen sollen keine „watertight compartments“ bilden, sondern in dauerndem, freien Gedankenaustausch bleiben. Häufige Sitzungeu (staff meetings) haben ein solches Zusammenarbeiten sicherzustellen.

Die zum Naval War Staff zu kommandierenden Offiziere sollen mit besonderer Sorgfalt ausgewählt werden. Zu ihrer Vorbildung soll künftighin ein Admiralstabsoffizierkursus im Naval War College zu Portsmouth eingerichtet werden. Die aus diesem Kursus hervorgehenden Offiziere sollen als „staff-officers“ einen Spezialistenzweig bilden, ebenso wie bisher die Artillerie-, Torpedooffiziere usw. Es ist beabsichtigt, allmählich alle Frontstäbe mit so vorgebildeten Admiralstabsoffizieren zu besetzen.

Zur Erledigung dringender Angelegenheiten hat sich stets, bei Tage und bei Nacht, einer der drei Abteilungsdirektoren in unmittelbarer Reichweite vom Gebäude des Naval War Staff verfügbar zu halten.

Denkschrift über den Naval War Staff. Die Errichtung des Naval War Staff ist vom Ersten Lord in einer ziemlich wortreichen Denkschrift begründet und erläutert worden, aus der einige Punkte des Zusammenhanges wegen schon oben wiedergegeben worden sind. Diese Schrift erörtert zunächst ganz allgemein die Unterschiede von Land- und Seekriegführung und folgert aus diesen bekannten Unterschieden, daß ein Admiralstab anders beschaffen sein müsse als der Generalstab. Sie weist dann auf die ausschlaggebende Bedeutung hin, die gerade im Seekriege der Persönlichkeit des Führers zufällt; der Admiralstab soll die erwünschte Möglichkeit bieten, befähigte Offiziere für künftige verantwortliche Stellungen vorzubereiten. Er ist nicht etwas von Grund aus Neues, sondern faßt nur schon vorhandene Elemente organisch zusammen. Die Leitung der Marine liegt von altersher in den Händen des board of admiralty. Es liegt kein Grund vor, diese Verfassung zu ändern, die sich Jahrhunderte lang bewährt hat. „Der War Staff wird, wie alle anderen Personen der Admiralität und der Flotte, unter der Dienstgewalt des board of admiralty stehen. Alle Befehle, die vom board ausgehen, werden in Zukunft auf dem üblichen Wege denjenigen Stellen übermittelt werden, für die sie bestimmt sind." — „Da auf Grund der Geschäftsverteilung der Erste Seelord für gewisse Zwecke, besonders für die tägliche Dislozierung der Flotte, von der die Sicherheit des Landes abhängt, die Stellung eines Oberbefehlshabers aller Seestreitkräfte einnimmt — mit dem Ersten Lord als Vertreter der Krone über sich —, so ergibt sich daraus die Notwendigkeit, daß der War Staff jederzeit unmittelbar unter dem Ersten Seelord zu arbeiten hat.

Der Erste Seelord hat Kommandogewalt über die Flotte hinsichtlich ihrer täglichen Bewegungen (»is an executive officer in active control of daily Fleet movements«), er braucht, wie ein General im Felde, einen Chef des Stabes; er kann nicht selbst sein eigener Chef des Stabes sein." —

„Als Ergebnis dieser Anordnungen wird erwartet: die Schaffung eines Stammes von Offizieren an Bord und an Land, die für den Admiralstabsdienst systematisch geschult und vorbereitet sind, und eine Entlastung des Ersten Seelords in dem Sinne, daß er in solchen Fragen entscheiden und Stellung nehmen kann, ohne sich in Kleinigkeiten vertiefen zu müssen, in dem sicheren Bewußtsein, daß keinerlei Einzelheiten vernachlässigt worden sind."

Kommandierungen zum Naval War Staff. Zum Chef des Naval War Staff ist Kontreadmiral Troubridge ernannt; er ist 1875 in die Marine eingetreten und wurde im März 1911 zum jetzigen Dienstgrade befördert. Als Attaché in Tokio hat er auf japanischer Seite am russisch-japanischen Kriege teilgenommen, u. a. dem Gefecht bei Tschimulpo beigewohnt. Seit Januar 1910 war er Private Secretary to the First Lord. Als Direktor der Intelligence Division ist Captain Jackson kommandiert, der seit 1909 Assistant Director im Intelligence Department war; als Direktor der Mobilisation Division Captain Duff, der schon seit Oktober 1911 den gleichen Posten bekleidete, durch seine frühere Tätigkeit als Befehlshaber der Naval Barracks zu Portsmouth besonders vorgebildet in allen Personal-Mobilmachungsangelegenheiten. An die Spitze der Operations Division tritt Captain Ballard; er war 1904 Assistant Director im Intelligence Department.

Presse und Öffentlichkeit über den War Staff. Überwiegend sind Presse und Öffentlichkeit außerordentlich zufrieden mit der Reform W. Churchills, teilweise rühmen sie die Bedeutung dieses Schrittes in überschwänglichen Ausdrücken. „Globe“ schreibt vom Anbruch einer „neuen Ära“ für die Admiralität; „Western Daily Mercury“ sagt, die Maßnahme habe einmütige Zustimmung in der ganzen Marine geweckt; „Evening News“ meinen, die nun durchgeführte Reform sei zwar seit langem überfällig, „aber ihre Vollständigkeit entwaffne die Kritik“. Lord Brassey erklärt sich in jeder Hinsicht einverstanden; ebenso Admiral Lord Beresford, der noch hinzufügt, es sei unglaublich, daß die Admiralität die Notwendigkeit nicht früher erkannt habe. Ein wenig kühler urteilt „Pall Mall Gazette“, wenn sie erwähnt, daß die ganze Reform im Grunde für den Augenblick wenig neues bringt; die Hauptbedeutung des Naval War Staff liege in der Zukunft, nämlich in der Ausbildung geeigneter Admiralstabsoffiziere. Der Vorstand der „Imperial Maritime League“ gibt in einer öffentlichen Erklärung seiner Ansicht dahin Ausdruck, daß bei der getroffenen Anordnung keine hinreichende Sicherheit für die tatsächliche Durchführung des vom Naval War Staff für richtig Gehaltenen vorhanden sei. Er wünscht eine Kontrolle der Behörde durch die Öffentlichkeit. Der Naval War Staff soll verpflichtet werden, jährlich eine Erklärung abzugeben: 1. daß das Auswärtige Amt ihn über die politische Lage dauernd unterrichtet habe, 2. daß der Naval War Staff auf Grund dieser Mitteilungen seine Vorschläge gemacht habe, 3. daß diese Vorschläge angenommen worden sind, und 4. daß alles in allem die Sicherheit des Reiches gewährleistet ist. Ohne solche Erklärung sei der Naval War Staff nur ein weiteres Instrument in der Hand der Minister, dazu dienend, die Öffentlichkeit zu täuschen.

„Morning Post“ hält es für erwägenswert, dem Chef des Admiralstabes Kommandogewalt (executive authority) mit gewissen Einschränkungen zu geben. — „Spectator“ weist darauf hin, daß der Naval War Staff ausdrücklich besonders dem Ersten Seelord unterstellt ist und daß, nach der Denkschrift, dieser allein zu entscheiden habe. Die Bedeutung des Ersten Seelord werde dadurch noch mehr erhöht, der Board of Admiralty verliere immer mehr die ursprüngliche Eigenschaft eines Kollegiums, das als Ganzes zu beraten und zu entscheiden habe. — „Hampshire Telegraph“ fürchtet, die Gefahr einer „Leitung vom grünen Tisch“ werde vergrößert durch die Schaffung des Admiralstabes; kein großer Führer könne Pläne ausführen, die andere Leute sich theoretisch erdacht hätten. — „Naval and Military Record“ schließlich hält es für bedenklich, einzelne jüngere Offiziere als „Admiralstabs-Spezialisten“ auszusuchen und den übrigen von vornherein die Aussicht auf die höchsten Stellen in der Marine zu verschließen; dadurch könnten Unzufriedenheit und mangelndes Dienstinteresse hervorgerufen werden.

Das Fehlen eines Naval War Staff im Herbst 1911. Beinahe noch eingehender als mit dem Naval War Staff selbst hat sich die Presse in den vergangenen Wochen mit einigen besonderen Fragen beschäftigt, die den letzten Anstoß zur Errichtung dieser neuen Behörde gegeben haben sollen. Lieutenant A. Dewar, der bekannte Marineschriftsteller, faßt diese ganzen Fragen zusammen in einem Aufsatz über „The Admiralty and the Autumn Crisis“ („United Service Magazine“, Januar 1912). Er führt darin Folgendes aus:

Die „politisch gespannte Lage im Herbst" („Autumn Crisis") hat für die obersten Militärbehörden zwei Fragen aufgerollt:

a) über die Beziehungen der Admiralität zu den Hochseestreitkräften,

b) über die Beziehungen zwischen Admiralität und Armeeleitung.

Verhältnismäßig wenig ist über den ersten Punkt bekannt geworden. Man weiß jedoch, daß zu der kritischen Zeit im Herbst die Kohlenvorräte an der Ostküste unzureichend waren, so daß ein beschleunigter Eisenbahntransport notwendig wurde; daß ferner die Schiffe der 1. Division ihren gewöhnlichen Dienstbetrieb fortsetzten, also offenbar über den Ernst der Lage nicht unterrichtet gewesen sind, und daß schließlich in Cromarty und im Firth of Forth keine Minensuchfahrzeuge vorhanden waren. Somit ist die Flotte, obwohl jedes einzelne Schiff seinem Ausbildungsstande nach gefechtsbereit war, als Ganzes nicht für den Krieg vorbereitet gewesen. Nun sind aber gerade Versorgung mit Kohlen, Zufuhr, Munition, ferner Benachrichtigung und Anweisung der Verbände Sache einer Admiralstabsbehörde. Das „War Council-, Mobilisation Department-, Naval Intelligence Department-System" ist diesen Aufgaben offenbar nicht gerecht geworden, es versagte vielmehr schon auf das Gerücht eines Krieges hin.

Was den zweiten Punkt anbelangt — Beziehungen zwischen Admiralität und Armeeleitung —, so fehlte es hier erst recht an einem vorbedachten Zusammenarbeiten. Als es sich um endgültige Festlegung der Operationspläne handelte, hat die Admiralität offenbar die Ansicht vertreten, die Überführung eines Expeditionskorps nach dem Festlande hinüber sei erst möglich, wenn die Flotte die Seeherrschaft erkämpft habe. Der Generalstab hingegen hat sofortiges Ansetzen der Landungsoperation und Unterstützung dieses Unternehmens durch die Flotte verlangt. Hierüber ist man anscheinend zu keiner Einigung gelangt.

Nur zwei Gründe können für den Standpunkt der Admiralität vorgelegen haben. Entweder die Ansicht, daß grundsätzlich erstes Ziel der Seekriegsoperationen die feindliche Flotte sein müsse; erst nach Vernichtung der gegnerischen Seestreitkräfte sei ungefährdete Überfahrt einer Landungsarmee nötig. Oder aber die Befürchtung, nach Hinüberschaffung der „expeditionary force" werde man, aus Furcht vor Invasion, die Seestreitkräfte zum Schutze der Küsten heranziehen, also nicht ihrem eigentlichen Zweck gemäß verwenden. Beide Gründe hält Dewar nicht für stichhaltig.

Die erstgenannte Ansicht beruht zwar nach Meinung vieler auf Mahans Lehren; sie trifft jedoch nicht für alle Fälle zu. Richtig würde sie sein, wenn es sich um Beförderung einer Landungsarmee z. B. nach Dänemark oder Rußland handelte. Die Linie Dover—Calais aber läßt sich so sichern, daß dahinter jederzeit ein ungefährdeter Truppentransport möglich ist. Japan hat auch vor Vernichtung der feindlichen Flotte seine Armee auf das Festland geworfen. In diesem Herbst wäre die Beförderung einer Armee nach Frankreich hinüber erstes Ziel der Gesamtoperationen gewesen; die erste Aufgabe der Flotte hätte demnach darin bestanden, dieses Unternehmen zu sichern.

Zu dem anderen Argument meint Dewar, die Aufgaben der Flotten seien eben wechselnd. Handelt es sich in Anbetracht der besonderen Verhältnisse zunächst um Sicherung eines Landungsunternehmens nach Frankreich hinüber, so liegt der Schwer-

punkt für die Tätigkeit der schwimmenden Streitkräfte in den Downs und vor dem Kanal. Handelt es sich um Abweisung eines feindlichen Invasionsversuches, so liegt ihr Schwerpunkt weiter nördlich vor der Küste. Handelt es sich um Unterbindung des feindlichen Handels, so werden die Straßen bei den Shetlands und bei Dover zu strategischen Schwerpunkten.

Wenn im Herbst über diese Fragen noch keine volle Klarheit bei den maßgebenden Stellen geherrscht hat, so ist nach Dewars Ansicht die Notwendigkeit eines Naval War Staff zur Genüge dargetan. —

Dasselbe Heft enthält einen Aufsatz von Admiral Hon. Sir E. R. Freemantle über „The Marocco Crisis and Churchill's Clean Sweep", der ähnlichen Inhalts ist. Er bestätigt vor allem, daß im Herbst Uneinigkeit über die Art des Ansetzens der Armee, im besonderen über den Zeitpunkt der Truppenentsendung nach dem Festlande hinüber geherrscht hat. Die Admiralität habe einen „safe passage" gleich zu Beginn der Operationen nicht gewährleisten wollen. Unter Hinweis auf die verunglückte Schelde-Expedition 1809 legt dann auch Admiral Freemantle die Notwendigkeit einer Admiralstabsbehörde dar.

Der Marinekorrespondent der „Times" erörterte ebenfalls das Thema des „Command of the Sea" in einem längeren Aufsatz, in dem er einen entgegensetzten Standpunkt wie Dewar vertritt. Nur wer die Seeherrschaft in einem Gebiet hat, kann sich nach seiner Meinung ungehindert dort bewegen. England braucht also keine Invasion zu fürchten, solange seine Flotte nicht geschlagen oder zurückgedrängt ist. Umgekehrt aber kann England, auch wenn es es mit einem schwächeren Gegner zu tun hat, ein Landungsheer erst nach dem Festlande hinüberschicken, nachdem es diesen Gegner zur See unschädlich gemacht hat. Da Männer wie Feldmarschall Lord Roberts trotz aller im Defence Committee über diese Angelegenheit gepflogenen Verhandlungen die Wahrheit des ersten Satzes nicht einsähen, sei es kein Wunder, daß sie die des zweiten auch nicht begriffen und von einer sofortigen Entsendung der Hilfstruppen im Falle eines Krieges Deutschland gegen England-Frankreich redeten. Alle Seeleute aber seien überzeugt, daß noch immer das Wort gelte, welches einst Torrington nach der für ihn zwar unvorteilhaften, aber nicht entscheidenden Schlacht bei Beachy Head ausgesprochen hat: „I always said that whilst we had a fleet in being they would not dare to make an attempt" (d. h. of invasion). Dasselbe gelte für die englische Landungsarmee gegenüber den deutschen Seestreitkräften.

Der deutschen Flotte, solange sie auch nur zu einem nennenswerten Teile noch verwendungsbereit und kampffähig ist, wird also hier eine wirksame Beeinflussung der Gesamtoperationen eingeräumt.

Gegen diesen „Times"-Artikel wieder wenden sich zwei Aufsätze im Februarheft des „United Service Magazine". Der erste, überschrieben: „Überseeische Expeditionen und Seeherrschaft" (von „Two Seamen") führt folgendes aus: Es ist durchaus richtig, daß eine deutsche Invasion nach England unmöglich ist, solange die englische Flotte noch schwimmt. Daraus folgt aber noch keineswegs, daß England unmöglich Hilfstruppen an der Küste eines Verbündeten ausschiffen kann, bevor nicht

das letzte deutsche Torpedoboot vernichtet ist. England hat von Anfang an die zahlenmäßige Überlegenheit zur See und damit große Vorteile über Deutschland; es kann also sehr gut etwas wagen, was der andere niemals unternehmen kann. — England muß sofort seine Truppen zur Unterstützung Frankreichs nach dem Festlande schicken, aus vier Gründen:

1. Wer nichts wagt, gewinnt nichts.
2. Doppelt gibt, wer schnell gibt.
3. Wartet England so lange, bis die endgültige Entscheidung zur See gefallen ist, so wird in Zukunft sich keine Festlandsmacht mehr auf englische Hilfe verlassen.
4. Es ist Gefahr, daß Belgien und Holland von Deutschland besetzt werden, wenn England nicht schnell auf dem Festlande erscheint. Das aber würde bedeuten „a pistol pointed straight at our heart“.

„Es ist uns gesagt worden, daß die Landungsarmee binnen zwölf Tagen auf dem Festlande bereitstehen muß, wenn sie überhaupt von Nutzen sein soll. Wir sind berechtigt anzunehmen, daß sie bereit ist zum Aufbruch. Wir wissen, daß ihre Landung gesichert ist, sobald sie nur den Kanal passieren kann."

Dasselbe Heft des „United Service Magazine“ bringt schließlich einen Aufsatz von A. W. A. Pollock über den „Naval War Staff“, der in seinem Schlußabschnitt zu dem gleichen Ergebnis kommt. Man habe neuerdings in einflußreichen Kreisen das Wort „unmöglich" gebraucht hinsichtlich der sofortigen Entsendung einer Hilfsarmee nach dem Festlande. An „akademische Theoretiker", die so etwas behaupteten, solle man sich nicht kehren. „Im Kriege ist nichts unmöglich, was nicht versucht worden ist, und selbst ein Fehlschlag ist noch kein Beweis für die Unmöglichkeit einer Sache. »Moreover, it is better to fail in a hearty effort, than by reason of ‚masterly inactivity‘«".

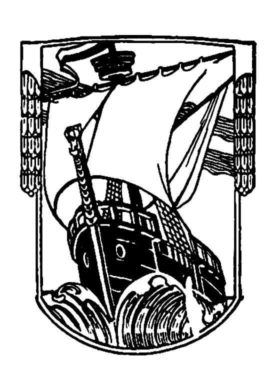
Man sieht, daß die Meinungen noch immer auseinandergehen. Sicherlich wird es eine der ersten Aufgaben des Naval War Staff sein, in gemeinsamer Beratung mit den Armeebehörden und dem Imperial Defence Committee eine Antwort auf diese Fragen zu finden.

Berufung eines zweiten Zivillords in die Admiralität. An demselben Tage wie der Erlaß über die Errichtung des Naval War Staff sind noch zwei andere Verfügungen ergangen. Die eine kündigt die Berufung eines zweiten Zivillords in die Admiralität an und begründet sie. Dieser „additional Civil Lord“ soll die rein kaufmännischen Angelegenheiten, die mit Materialbeschaffung, Abschließen von Lieferungskontrakten usw. in Verbindung stehen, dem Dritten Seelord (Controller), dem sie bisher oblagen, abnehmen. Man beabsichtigt, durch Einführung dieses „Admiralty buyer and business manager“ den Dritten Seelord zu entlasten und ihm die Möglichkeit zu geben, sich mehr den rein militärischen Aufgaben seiner Stellung (Neukonstruktionen) zu widmen. Der neue Zivillord wird weder eine politische noch eine parlamentarische Persönlichkeit sein, ist daher den Schwankungen des Parteilebens

nicht ausgesetzt. Sir Francis Hopwood, der als erster den neuen Posten bekleiden wird, hat sich in verschiedenen früheren Verwaltungsstellen vielseitige Geschäftskenntnis angeeignet.

Bestreitung der Kosten. Die durch den Naval War Staff und die Stelle des neuen Zivillords entstehenden Mehrkosten sollen nach einer dritten Verfügung der Admiralität durch Außerdienststellung und Verkauf einiger Yachtfahrzeuge bestritten werden. Es handelt sich um die Yachten der drei Stationschefs und des Chefs der Heimatflotte. Den Stationschefs wird als Entschädigung eine jährliche Erhöhung der Zulagen um je 10 000 ℳ zugesprochen.

E. E. Sch.



Die Anfänge des geographischen Atlas.

Zur 400. Wiederkehr des Geburtstages Gerhard Mercators.

Von Dr. Paul Dinse, Kiel.

Von allen Gelehrten des Zeitalters des Humanismus, von allen den wissenschaftseifrigen Männern des 16. Jahrhunderts, die — unter einem latinisierten Namen ihre Nationalität bergend — in gemeinschaftlicher Arbeit der Nationen in dicken Werken und wortreichem Stil das erste glänzende Aufblühen der modernen Wissenschaften förderten, ist kaum ein Mann so bekannt, wie der Deutsche Gerhard Kremer oder Mercator. Diese Bekanntheit, ja Berühmtheit, schreibt sich von der Kenntnis einer Karte her, die jeder Gebildete, ja jeder Schüler schon, wenn er in die ersten Anfangsgründe der Erdkunde eingedrungen ist, kennt und mit dem Namen „Mercator-Karte" benennt. Es ist die Erdkarte in Mercator-Projektion, welche als die alle Länderformen am genauesten wiedergebende Karte des Erdganzen eins der ersten Blätter jedes unserer Atlanten bildet, die Karte, aus der wir alle das Erdbild entnommen haben, das uns durch unser ganzes Leben hindurch immerdar vorschwebt.

Durch diese Weltkarte ist der Name Mercator auch dem Seemanne bekannt. Denn durch das ihr zugrunde liegende geometrische Prinzip, durch die Anwendung der von ihm ersonnenen und wissenschaftlich begründeten Projektion der wachsenden Breiten, hat Mercator den Seeleuten ihre Seekarten gegeben. Die Karten, die heute in unzähligen Exemplaren in den Händen der Seefahrer sind, die unter Parallellineal und Zirkel auf dem Tische der Kartenhäuser aller Seeschiffe liegen, die mit den Segelhandbüchern zusammen das wichtigste literarische Rüstzeug des Navigierenden bilden, sie sind Mercator-Karten! Der Mann, der den Gedanken faßte, in einem Kartenentwurf mit in allen Breiten dem Äquatorgrad gleichen Längengraden den Breitengrad in demselben Verhältnis zu vergrößern, in dem er den Längengrad gegenüber der Wirklichkeit vergrößert hatte, und der in diesen Karten dem Seemanne die Möglichkeit gab, den Kurs seines Schiffes auf der Karte als gerade Linie einzutragen, ist Gerhard Mercator. Er ist der Mann, dessen Karte erst in stetem, wenngleich langsamem Siegeszuge die Seekarten verdrängt hat, die aus dem italienischen Mittelalter her bis in das 17. Jahrhundert dem Seemann getreuliche Führer gewesen waren.

Gerhard Mercator ist am 5. März 1512 in dem belgischen Städtchen Rupelmonde als Sohn deutscher Eltern geboren. Nur durch diesen Geburtsort und durch die Jahre des Lernens gehört er der vlämischen Fremde an; den größten Teil seines Lebens, die Jahre vollster Schaffenskraft und emsigen Wirkens, hat er in deutschen Landen, in Duisburg, zugebracht, und dort ist er auch am 2. Dezember 1594 aus dem Leben geschieden.

Wenn wir die Gelegenheit der 400. Wiederkehr des Geburtstages dieses Mannes benutzen wollen, die Art und die Bedeutung seines Schaffens in einem kurzen Aufsatz zu würdigen, so wird sich als Gegenstand dieses Aufsatzes, noch besser als eine Schilderung seines Lebensganges oder die Betrachtung der einzelnen Arbeiten seines

Lebenswerkes, eine Würdigung der Stellung eignen, die er in der Gesamtentwicklung der von ihm gepflegten Wissenschaft, der wissenschaftlichen Kartographie, einnimmt.

Schon zu seinen Lebzeiten hatte ihn einer seiner Freunde, der Antwerpener Kartensammler Abraham Ortelius, den Fürsten der Mathematiker, den Koryphäen unter allen Erdbeschreibern, den Ptolemäus seines Jahrhunderts genannt. Dieser letzte Name bezeichnet am treffendsten die Bedeutung des Duisburger Kartographen in der Geschichte der Kartographie. Er ist der Ptolemäus der neuen Zeit, der Erfüller der wissenschaftlichen Mission des großen Astronomen und Geographen des alexandrinischen Altertums. Beide Männer, der Geograph der alten Welt und der Kosmograph der neuen Welt, reichen sich über 14 Jahrhunderte hinweg die Hand in ihrer Arbeit für eine genaue wissenschaftliche Abzeichnung der bekannten Erde auf einer einheitlich zusammengefaßten Sammlung von Karten. Ptolemäus ist der Schöpfer der ersten und einzigen Kartensammlung des Altertums, Mercator derjenige des ersten wissenschaftlichen Atlas der modernen Welt, und so stehen sie beide als Merkgestalten, jener am Anfang und dieser am Ende der ersten Entwicklungsepoche des geographischen Atlas.

Mercator ist zudem auch der Namengeber des Namens Atlas für eine Sammlung geographischer Karten, die die ganze Erde auf einer Erdübersichtskarte, einzelne Ländergebiete auf Spezialkarten darstellen will.

Als am Abend eines langen, arbeitsamen Lebens die schwindenden Kräfte des durch einen Schlaganfall teilweise gelähmten Körpers die andauernde Arbeit am Zeichentisch und über der Kupferplatte nicht mehr gestatten wollten, da beschäftigten den Geist des Greises noch Pläne, denen er einst in den Tagen des kräftigen Mannesalters nachgegangen war. Damals hatte er eine große Kosmographie schreiben wollen, ein Werk, das die Geschichte des Himmels, der Erde und des Menschen zusammenfassen sollte. Nur ein Teil dieses großen Planes war damals zur Ausführung gelangt: jetzt in seinen letzten Jahren schrieb er als eine Art Einleitung zu einer Kosmographie eine theologische Kosmogenie, eine Darstellung der Schöpfungsgeschichte nach dem mosaischen Bericht bis zur Erschaffung des Menschen und der Sündengeschichte der Menschheit bis zur Erlösung durch Christus. Dieser Einleitung sollte als Hauptbestandteil des nun noch geplanten Werkes die Sammlung aller modernen Karten folgen, die er in der zweiten Hälfte seines Lebens entworfen und gezeichnet hatte. Schon zwei Bände dieser Sammlung waren herausgegeben und der dritte der Vollendung nahegebracht worden, als der große Kosmograph die Augen schloß. Im Jahre 1595 gab sein Sohn Rumold diesen letzten Band des Kartenwerkes heraus, und 7 Jahre später, im Jahre 1602, erschien im Verlage der Enkel und Erben Mercators das Werk mit der Einleitung in einer Gesamtausgabe. Es führte den Titel: „Atlas, sive cosmographicae meditationes de fabrica mundi et fabricati figura“.

Den Namen Atlas hat Mercator nicht von dem bekannten Titanen der griechischen Sage hernehmen wollen, der einst den Himmel stürmen wollte und dann dazu verurteilt wurde, mit seiner Schultern Kraft das Himmelsgewölbe zu stützen, sondern von einem anderen Sohne dieses Geschlechts, einem mauretanischen Könige, der ein Weltweiser gewesen sein soll. Aber wir wissen doch von einer anderen künstlerischen Darstellung, daß der bekannte Himmelsstützer in der uns geläufigeren Umwandlung

zum Träger des Erdballs doch auch schon anderen Kartographen des Zeitalters Mercators als eine mit der Geographie zu verbindende symbolische Figur vorschwebte.

Dieser Atlas vom Jahre 1602 ist bis zum Jahre 1640 in wechselndem Verlage, als Mercator-, Hondius- und Janssonius-Atlas, mehr als dreißigmal in den verschiedensten Sprachen neu aufgelegt worden und hat durch diese Ausgaben den Namen Atlas für alle Zeiten eingebürgert. Aber er war bei weitem nicht der erste Atlas, die erste Kartensammlung, die im ursprünglichen universell anklingenden Sinne des Wortes eine Darstellung des Erdballs, des Ganzen auf Übersichtskarten, einzelner Erdräume auf Einzelkarten bietet. Er hat vielmehr eine große Anzahl anders benannter Vorläufer und ist nur die Krönung einer Pyramide einzelner Entwicklungsstufen, deren Aufbau die Zeit von fast 14 Jahrhunderten in Anspruch genommen hat. Das Fundament, die Grundfläche dieses Aufbaus, ist der Kartenanhang zu dem ptolemäischen Werke der Geographie.

Um die Mitte des zweiten nachchristlichen Jahrhunderts, schon nahe der Abenddämmerung der Wissenschaft des klassischen Altertums, hatte der alexandrinische Astronom Ptolemäus als eine Art Ergänzung zu seinem astronomischen Hauptwerk eine „Unterweisung in der Geographie" geschrieben. Er hatte in diesem seinen geographischen Werke seine Zeit belehrt, daß die Erdzeichnung, die Geographie im eigentlichen Sinne, nicht bildliche Illustrationen erdkundlicher Anschauungen zu bringen habe, nicht nur die ungefähre Unterbringung aller bekannten Erdräume und Erdstellen in ein willkürlich gestaltetes Erdbild sei, sondern die Benutzung einer nach geometrischen Gesichtspunkten bestimmten Projektion erfordere und auf der Verwertung einer möglichst großen Anzahl durch astronomische Beobachtung gewonnener Positionsbestimmungen beruhe. In dem ersten Buche hatte er die mathematische Theorie des Kartenzeichnens entwickelt und dann in sechs weiteren Büchern nach dem besten Wissen seiner Zeit eine Riesenfülle solcher Positionsbestimmungen für alle Teile der ihm bekannten Erde zusammengestellt. In einem achten Buche führte er dann aus, wie mit Benutzung derjenigen Positionen, die ihm und seiner Zeit die verhältnismäßig am sichersten ermittelten erschienen, die bekannte Erde auf einer Weltkarte und auf 26 Teilkarten der Wirklichkeit entsprechend abgezeichnet werden könne.

27 solcher Karten, die in ihrer Anlage der ptolemäischen Theorie und in ihrem Inhalt dem Texte der ptolemäischen Geographie im allgemeinen vollkommen entsprechen, sind uns in einer kleinen Anzahl griechischer Abschriften des Werkes erhalten. Zwei dieser Handschriften sind von so hohem Alter, daß wir sie als aus altgriechischem Besitz herstammend ansprechen dürfen und in ihren Karten kartographische Arbeiten des 11. und 12. Jahrhunderts sehen müssen. Sie sind noch fast ganz unbekannt und daher bei weitem noch nicht gebührend als die hervorragendsten Kartendenkmale des Altertums gewürdigt. In den uns erhaltenen Exemplaren sind sie natürlich nur Arbeiten von griechischen Abschreibern, aber durch ihre Übereinstimmung untereinander erweisen sie sich als Kopien alter Vorlagen, der Urformen der ptolemäischen Karten. Diese Urformen der Länderbilder gelten nach einer Zeichnerlegende am Schlusse der besten Manuskripte als die Arbeiten eines alexandrinischen Mechanikos Agathodämon. Wir müssen aber in ihnen die Erdzeichnungen sehen, die nach der Theorie und den Anschauungen des alexandrinischen Astronomen und sicherlich unter seinen Augen entstanden



sind, und dürfen in Agathodämon nur den helfenden „guten Geist" erkennen, dessen kunstfertiger Hand sich Ptolemäus für die manuelle Ausführung der von ihm entworfenen Erdbilder bediente.

Nur eine dieser alten Karten ist uns zur Zeit durch eine gute Reproduktion genauer bekannt, aber schon diese gibt uns eine Vorstellung von dem hohen Werte der Karten, der Höhe des wissenschaftlichen Könnens des Entwerfenden und der zeichentechnischen Vorzüglichkeit dessen, der sie auf das Pergament zu bringen hatte. Wollte man sie kurz beschreiben, so würde man kaum andere Worte zu wählen haben als für die Beschreibung einer Karte des 16. oder 17. Jahrhunderts. Es liegt ihnen eine auf mathematischer Grundlage beruhende Entwurfsart zugrunde; sie zeigen im Kartenbilde ein System geographischer Koordinaten und an den Rändern die Andeutung des eigentlichen astronomischen Koordinatennetzes von Längen- und Breitengraden, zum Teil mit Unterteilungen der Grade bis zu Zwölftelgraden oder 5 Minuten! Flußläufe und Grenzlinien sind sauber und genau gezeichnet, Land und Meer sowie die einzelnen Landschaften durch verschiedene Flächentönung unterschieden; die Lage der Ortschaften ist durch Pünktchen oder kleine Kreuze bestimmt. Die Bezeichnung der topographischen Einzelheiten durch Namen ist je nach ihrer Bedeutung in verschiedener Schriftart ausgeführt, die meisten Namen sind den wagerechten Rändern der Karte parallel eingesetzt. Abgesehen von den in der irrtümlichen Gesamtauffassung der Maßverhältnisse der alten Ökumene begründeten Fehlern der ptolemäischen Erdzeichnung, der ost-westlichen Streckung und der nord-südlichen Zusammendrängung der Erdräume, ist es eigentlich nur die ungeschickte Andeutung der Gebirge und Bergkomplexe als Grundrißflächen durch dicke dunkele Farbzüge und die Auffälligkeit großer viereckiger Ortschaftssymbole, durch die die Ansicht einer mit Zinnen versehenen Stadtumfassungsmauer wiedergegeben werden soll, welche das Kartenbild einem modernen Beschauer stört.

Was den Inhalt anbetrifft, so sind diese in der Anlage und Ausführung so vortrefflichen Karten natürlich überaus fehlerhaft; denn sie geben ja die Vorstellung und das Wissen der Welt des Altertums, die bei dem gänzlichen Fehlen von Längenbestimmungen, der Ungenauigkeit der Breitenmessungen und der Fraglichkeit aller Kunde von fremden Ländern selbst bei einem wissenschaftlich so hochstehenden Manne wie Ptolemäus falsch und überaus lückenhaft sein mußten.

Auf das ausgehende Altertum und die kartographische Produktion der nächsten Folgezeit hat das Werk des Ptolemäus einen Einfluß nicht mehr ausüben können. Die ptolemäische Geographie, wenigstens in Exemplaren mit Karten, scheint als schwierig zu vervielfältigendes und daher teures Werk nur wenig verbreitet gewesen zu sein: wir wissen nur von seltenen Benutzungen des Textes und von kaum einer Erwähnung der Karten. Die Araber des 9. Jahrhunderts dagegen kannten die Karten noch genauer, und die Griechen des Byzantinerreichs erhielten Text und Karten in ihren Bibliotheken die Jahrhunderte hindurch. In der Welt der Lateiner waren sie seit fast acht Jahrhunderten gänzlich verschollen, als der gelehrte Wisseneifer der Renaissance sie aus dem in der Türkennot in Trümmer zerfallenden Gewahrsam des Griechentums in das italienische Abendland herüberrettete. Wir wissen ziemlich genau, wie die ptolemäische Geographie nach Italien kam, um dort als an dem Auferstehungstage antiken Wissens

zu neuem Leben zu erwachen. Es war der erste feingebildete Grieche, Manuel Chrysoloras, der, in der Heimat als Rhetor und Philosoph berühmt, als hilfeflehender Gesandter seines Kaisers nach dem Westen Europas kam, und einer der ersten eifrigen Schüler der griechischen Literatur, Giacomo d'Angelo da Scarperia, der zur Erlernung der griechischen Sprache nach Byzanz ging, die zuerst die Aufmerksamkeit der gebildeten italienischen Welt auf dieses ihr unbekannte Werk des Altertums, das einzige mit Karten ausgestattete Literaturdenkmal des Griechentums, aufmerksam machten.

Um die Wende des 14. zum 15. Jahrhundert kam der erste Kodex der ptolemäischen Geographie nach Italien in den Kreis der Florentiner Gelehrten. Geradezu ungeheuer war die Freude der italienischen Gelehrtenwelt über den Erwerb dieses Werkes, das ihr ein ungeahnt genaues Bild der alten Welt gab, in der sie mit allen ihren Gedanken lebte, und ungeheuer war die Achtung, Wertschätzung und Bewunderung, die man überall dem alten Meister und seiner Lehre entgegenbrachte. Bei der allgemeinen Unkenntnis der griechischen Sprache wurde bald das Verlangen nach einer lateinischen Übersetzung rege, und eben dieser Giacomo d'Angelo machte sich in den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts an diese Arbeit. Schon 1409 war die Übertragung fertig, und Abschriften davon verbreiteten sich in der ganzen Welt der Renaissance-Gelehrten. Aber zunächst waren diese Kopien noch kartenlos: erst mehr denn 15 Jahre später fanden sich in zwei anderen Mitgliedern des florentinischen Gelehrtenkreises, in Francesco di Lapacino und Domenico di Lionardo Buoninsegni, die Männer, die mit genügender Kenntnis der griechischen und lateinischen Sprache auch die Kunstfertigkeit des Kartenzeichnens in sich vereinigten. Von ihrer Hand entstanden die griechischen Karten für griechische Abschriften und lateinische für die Kopien der Übertragung Angelos. Beide waren Neuzeichnungen, Umzeichnungen in modernere Formen, die das vermieden, was auf den überlieferten Karten dem Geschmacke der neuen Zeit zuwiderlief, und beide Arten wurden neue Lebensformen, an deren Entwicklung und Vervielfältigung durch Schrift und Druck sich ein gewaltiger Fortschritt auf dem Gebiet der Kartographie knüpft. Denn nun begann erst recht die Zeit der Herrschaft ptolemäischer Lehre und des ptolemäischen Beispiels. Verworfen wurde, was das Abendland in kartographischer Hinsicht in der langen Zwischenzeit geleistet hatte, die Radkarten, jene wunderlichen Gebilde mittelalterlicher Phantasie, mehr Illustrationen zu religiös gefärbten geographischen Weltanschauungen als wirkliche Karten, verworfen, was sich aus ihnen an Spezialkarten — z. B. Italiens — entwickelt hatte. Im Ansehen sanken auch die italienischen Seekarten des Mittelalters, die schon zwei Jahrhunderte hindurch die kühnen Seefahrer des Mittelmeeres bis hinauf zu den Häfen Brabants und Flanderns geleitet hatten. Sie standen den Karten des alten wiedererstandenen Meisters zu grundverschieden gegenüber. Während Ptolemäus die Elemente seiner Kartenzeichnung am Sternenhimmel abgelesen, hatten die italienischen Seeleute sie in langer Erfahrung auf der Erde gesucht und gefunden; war das Prinzip ptolemäischer Kartographie ein geometrisches, so schien den Seekarten ein solches vollständig zu fehlen. Aber diese Karten waren nicht wie die Radkarten zu verdrängen!

In Italien war man des Wertes und der Zuverlässigkeit der einheimischen schönen Karten zu sehr versichert, um ohne weiteres die aus dem Altertum neu auftauchenden Karten, die ein so ganz anderes Bild der allbekannten Erdräume gaben,

anzunehmen. Vor allem die Vertreter der Praxis, die Seeleute, sträubten sich gegen den Ersatz der bewährten Umrisse durch die falschen Formen der alten Karten, und in der Tat ist es ihnen gelungen, ihre eigenen Karten bis in die Mitte des 17. Jahrhunderts hinüberzuretten und in Ansehen zu erhalten.

Während auf dem Gebiete der Seekarten der Kampf zwischen der Überlieferung und der Erfahrung mit einem Sieg der letzteren endete und auch sonst in der in Italien heimischen Kartographie das Ergebnis des Streites ein Kompromiß zwischen den modernen und alten Formen blieb, war in den anderen Teilen des gelehrten Europa die Rückkehr des Ptolemäus ein ununterbrochener, unbestrittener Siegeszug. Hier, wo man die Brauchbarkeit der italienischen Seekarten aus eigener Erfahrung nicht kannte, gab das Ansehen des Altertums sofort die Entscheidung. Begeistert hörte man die Lehre des alten Meisters und eignete sich seine Theorie an; aber ebenso bedingungslos übernahm man auch die Formen und Züge des überlieferten Kartenbildes. Man vervollständigte wohl dieses ptolemäische Kartenbild durch genauere Zeichnung der den Seekarten entnommenen Einzelheiten und durch Einführung moderner Grenzlinien; ein Zweifel aber an der Richtigkeit des Ganzen der ptolemäischen Zeichnungen galt für ebenso ruchlos wie ein Zweifel an der Wahrheit des biblischen Wortes, und der erste Deutsche, ein in Italien lebender Kleriker Nicolaus, den wir unter dem aus Dominus Nicolaus entstellten Namen Nicolaus Donis kennen, fand es ratsam, als er durch eine Änderung der Projektion die äußere Form dieser alten Zeichnungen zu verändern wagte, den Schutz des Papstes für dieses Beginnen anzurufen.

Das unbegrenzte Vertrauen, das man in begeisterter Erfassung des Wesens der Renaissance der Autorität des Alexandriners entgegenbrachte, hätte nun auf lange Zeit die Erkenntnis der Fehler und damit jeden Fortschritt verhindert, wenn sich nicht bald die Überzeugung Bahn gebrochen hätte, daß der Inhalt der ptolemäischen Kartensammlung modernen Ansprüchen nicht genüge. In den Ländern, die Ptolemäus gut gekannt und genauer verzeichnet hatte, hatte der Gang der Geschichte solche Veränderungen in der Verteilung und Benennung der menschlichen Ansiedlungen hervorgerufen, daß eine bloße Reproduktion des ptolemäischen Bildes den modernen Beschauer über den gegenwärtigen Zustand der Länder nicht zu orientieren vermochte. Andere Länder, wie Deutschland und den europäischen Norden und Nordosten, hatte der Alexandriner wenig gekannt, von der neuentdeckten Welt des Ozeans und des Westens hatte er gar keine Kunde gehabt.

Die Weiterarbeit auf dem Gebiete der Kartographie war demzufolge zunächst eine Ergänzung der ptolemäischen Kartensammlung. Man zeichnete neue Karten der von dem Alexandriner in ihrem alten Zustande beschriebenen Länder, nach ptolemäischem Vorbilde und mit Beibehaltung der ptolemäischen Umrisse; man entwarf neue Karten der von Ptolemäus vernachlässigten Länder mit Benutzung der wenigen bei ihm zu findenden Ortsbestimmungen und in ptolemäischer Form; man zeichnete endlich Karten des neuentdeckten Westens, und bei diesen Zeichnungen war man und wurde man ganz frei! Alle diese Karten fügte man dem Kodex der 27 alten Karten an, und so entstand eine Art kritischer Atlanten, in denen man dem Beschauer die freie Entscheidung zwischen den alten und den neuen Erdbildern überließ.



Schon das in Nancy aufbewahrte lateinische Manuskript des Ptolemäus von 1427 enthält eine solche tabula nova des europäischen Nordens, des nordwestlichen Rußland, der baltisch-skandinavischen Länder und Grönlands, ein sehr interessantes Blatt, das von der Zeit seiner Auffindung im Jahre 1835 an bis zum Jahre 1911 der Gegenstand eifrigster Forschung deutscher und skandinavischer Forscher, unter ihnen Nordenskjölds und Nansens in seinem neuesten Werke „Nebelheim", gewesen ist. Der Verfasser des uns verloren gegangenen Urbildes dieser Nancyer Karte war ein dänischer Kleriker namens Claus Claufson Svart oder Claudius Clavus Niger, der sich im Jahre 1424 in Italien aufgehalten zu haben scheint. Dort, wo er die Karten des Ptolemäus kennen lernte, ließ er sich von den florentinischen Gelehrten bewegen, aus seiner vermeintlich genauen Kenntnis der nordischen Heimat heraus den alten Geographen durch eine neue Karte des Nordens zu ergänzen.

Die im 15. Jahrhundert in Italien entstandenen griechischen und lateinischen Ptolemäus-Kodices sind leider noch nicht durchweg auf ihren Kartenbestand untersucht worden, so daß wir noch nicht wissen, mit welcher Schnelligkeit und in welchem Maße sich in diesen Abschriften die Zahl der den Neuzeichnungen der alten Karten beigegebenen tabulae modernae vermehrte. Von zwei lateinischen Kodices der Vaticana aus der Zeit von 1469 bis 1472 erfahren wir, daß in ihnen zwischen die 27 Ptolemäus-Karten bereits 7 tabulae novae von Spanien, Gallien, Italien, Etrurien, vom Peloponnes, von Kreta und Ägypten und eine Anzahl von Stadtplänen, z. B. von Mailand, Venedig, Florenz, Rom und Jerusalem, eingeschaltet sind, und ein etwa zwanzig Jahre jüngerer lateinischer Kodex der Biblioteca Nazionale in Florenz enthält schon 13 neue Karten, Arbeiten des deutschen Kartenzeichners Henricus Martellus. Die ersten gedruckten neuen Karten, vier an der Zahl, finden wir in der gereimten italienischen Berlinghieri-Ausgabe des Ptolemäus, die um das Jahr 1478 in Florenz erschien. Es sind dies Italien, Spanien, Gallien und das Heilige Land, also alles Länder, auf deren Boden sich zu orientieren für einen modern-gebildeten oder religiös interessierten Menschen des 15. Jahrhunderts notwendig war. Nicolaus Germanus, der schon vorher erwähnte Nicolaus Donis, der tätigste Ptolemäus-Kartograph seiner Zeit, erhöhte in seiner Ulmer Ptolemäus-Ausgabe von 1482 diese Zahl auf fünf, und zwar wieder durch eine schon früher von ihm für handschriftliche Ptolemäus-Kodices gezeichnete Karte des europäischen Nordens, die ohne Zweifel auf eine zweite, uns leider auch verloren gegangene Bearbeitung der schon erwähnten Karte des Dänen Claudius Niger zurückgeht. Die römische Ptolemäus-Ausgabe von 1507 hat schon 7 tabulae modernae extra Ptolemaeum sitae, und die Zahl steigt endlich auf 20 in der berühmten Straßburger Ausgabe von 1513, deren Karten wiederum von einem Deutschen, dem berühmten Martin Waldseemüller, gezeichnet sind. Diese 20 Karten sind zum ersten Male nicht zwischen die Ptolemäus-Karten eingeschoben, sondern bilden einen besonderen Anhang oder zweiten Teil des Werkes „in Claudii Ptolemaei Cosmographiam Supplementum".

Durch diese kartographischen Neuschöpfungen der Renaissance-Zeit und ihre große Verbreitung in den vielen Ptolemäus-Ausgaben des ausgehenden 15. und beginnenden 16. Jahrhunderts war ein allgemeines Interesse an kartographischer Betätigung erwacht. Überall, in fremden und besonders in deutschen Landen, traten

Kartenzeichner hervor, Kartenzeichnen galt bald als eine literarisch-künstlerische Nebenbeschäftigung. Es erschien als patriotische Ehrenpflicht des Gelehrten, eine Zeichnung seines engeren Heimatlandes zu entwerfen, Fürstenpflicht, das beherrschte Land kartieren zu lassen und dazu einen Hauskartographen anzustellen. Spezialkarten kleiner und kleinster Gebiete wucherten hervor, es erschienen regelrechte Anweisungen, Karten zu entwerfen, die ersten durch Landkarten erläuterten Bücher, schließlich die ersten Sammlungen, die nur moderne Karten enthielten. Und mit dem Interesse und dem tätigen Eifer war auch die Kritik erwacht. Man erkannte die Fehler der ptolemäischen Karten und die Unrichtigkeit der von ihm gegebenen Positionsbestimmungen; bei den neuen Arbeiten strebte man nach neuem Kartenmaterial und fand durch sie ein neues Bild der Erdräume. Dies hatte natürlich zur Folge, daß die bisherige Überschätzung des Wertes der Karten des alten Meisters sich in ihr Gegenteil wandelte. Mit der Verwerfung des ptolemäischen Erd- und Länderbildes verließ man leider auch die mathematische Grundlage seiner Erdzeichnung, und so wurde eine gewisse Verwilderung der kartographischen Produktion das Endergebnis dieser schaffensfrohen Zeit.

Im Rahmen dieser Entwicklung der Kartographie des humanistischen Zeitalters steht Gerhard Mercator, die alte Zeit abschließend, die neue heraufführend, als Reformator! Er ist der Mann, der einerseits dem Kodex der Ptolemäus-Karten die Stellung anweist, die er seitdem behauptet hat, den Rang einer unbedingt hochzuschätzenden Sammlung literarischer Denkmäler aus dem Altertum, der anderseits die alten Formen durch neue ersetzt, aber in diesem Neuen dem Geiste des Alexandriners, dem Inhalt ptolemäischer Lehre zum endgültigen Siege verhilft.

Im Jahre 1578 erschienen von Mercators Hand gezeichnet und gestochen die 27 Karten des Ptolemäus in neuer Form, zum ersten Male wieder ohne das fremde Beiwerk moderner Karten. Diese Ausgabe ist fast bis auf unsere Tage unübertroffen geblieben, und bis in den Beginn unseres 20. Jahrhunderts ist keine mit Karten versehene Ausgabe des Ptolemäus erschienen, die nicht Mercators Zeichnungen wiederholt hätte.

Und der alten Geographie, die so als das Alte ein glatter Schnitt von dem Neuen, Modernen trennte, folgte im Jahre 1585 die erste Lieferung der Mercator-Karten zur neuen Geographie. Zusammen mit den in den Jahren 1590 und 1595 erschienenen beiden anderen Lieferungen bilden sie den Kartenteil des Werkes, das 1602 als Mercator-Atlas in vollständiger Ausgabe in Duisburg herauskam.

Wie schon erwähnt wurde, war Mercators Atlas nicht die erste Sammlung ptolemäusfreier, moderner Karten des 16. Jahrhunderts. Nach dem Supplement der Straßburger Ptolemäus-Ausgabe von 1513, dem modernen Teile des Kartenwerkes Waldseemüllers, das einen gewissen Übergang bezeichnet, muß diese Stellung vielmehr den 26 neuen Karten zugebilligt werden, mit denen Sebastian Münster 1544 die erste Ausgabe seiner „Cosmographia, das ist Beschreibung aller Länder", erläuterte. Es waren fast durchweg Karten deutscher Herkunft, zum Teil recht roh ausgeführte Zeichnungen. Die große Produktion Italiens an trefflichen Karten, meist in Kupfer gestochene Arbeiten italienischer Zeichner und Drucker, die sich durch große Feinheit der Zeichnung und Schönheit der Blätter auszeichnen, vereinigte in der Zeit zwischen 1556 und 1572 ein Titelblatt zu der römischen Sammlung des sogenannten Lafreri-

Atlasses. Aber das bedeutendste Werk dieser Art, die beste Zusammenfügung der zerstreut erschienenen Karten der Zeit, war das Theatrum orbis, das im Jahre 1570 Abraham Ortelius in Antwerpen zum ersten Male herausgab.

Mercator hatte von diesem Unternehmen gewußt, es gebilligt und nach Kräften unterstützt, und ohne Neid hat er auch den beispiellosen geschäftlichen Erfolg desselben, die schnelle Folge seiner Auflagen und Übersetzungen mitangesehen. Dem biederen, langsam arbeitenden Gelehrten lag der Gedanke einer Konkurrenz zu fern, um ihn bei dem ihm engbefreundeten Antwerpener Landsmann anzunehmen. Im Gegenteil hat Mercator wohl in dem Werk des Freundes eine wichtige Vorarbeit und eine Materialsammlung für seinen eigenen weit größeren Plan mit Freuden begrüßt. Ortelius sammelte, wie auch andere seiner Zeit, die damals auf den Markt kommenden Territorialkarten, und seine Tätigkeit war fast rein redaktioneller Natur, indem er die verschiedenen und verschieden großen Blätter der Zeichner aller Länder auf ein Format umzeichnete und sie zu einem einheitlichen Folioband vereinigte. Mercator hat es fast in seinem ganzen Leben grundsätzlich vermieden, die Karten Fremder zu kopieren. Mercators Karten sind durchweg selbständige Arbeiten. Jede Einzelkarte seines Lebenswerkes, jedes Blatt seines Atlasses ist das Ergebnis eigener wissenschaftlicher Arbeit, des genauen Abwägens des Wertes alter und neuer topographischer Elemente. Mit Mercator zieht ein neuer Geist in die Kartographie ein, der Geist kritischer Schärfe. Vermochte er auch nicht, sich und seine Zeit freizumachen von dem allen unbewußten Einfluß ptolemäischer Irrtümer, so tat er doch sein Bestes, diese Nachwirkung der formalen Herrschaft des alten Alexandriners zu verringern. Sie völlig zu überwinden, z. B. den Grundfehler der ptolemäischen Erdzeichnung, die Längszerrung des Mittelmeers, aus dem Kartenbilde der Erde zu beseitigen, hat es noch der Arbeit mehr als eines Jahrhunderts bedurft.

Die Karten des „Theatrum" sind durchweg ohne Graduierung, da Ortelius als Archäolog der Mathematik zu fern stand, um sich Rechenschaft zu geben, welche Projektion jeder einzelnen seiner Vorlagen zugrunde lag. Mercator hat nach einer einzigen Jugendarbeit keine Karte gezeichnet, die des Koordinatennetzes einer Entwurfsart entbehrte. Er ist derjenige, der in die moderne Kartographie den ptolemäischen Grundsatz zurückführt, daß jede Art der Erdzeichnung der Grundlage einer Projektion bedürfe, und daß die Methode der Übertragung eines Teiles der Erdoberfläche in die Ebene des Kartenblattes auszuwählen sei mit Rücksicht auf den Umfang und die Lage des darzustellenden Stückes der Erdoberfläche und den Zweck, dem die Karte dienen soll.

Wie er bei der Zeichnung der ptolemäischen Kartenblätter sowohl die aus dem Altertum überlieferte wie die im Renaissance-Zeitalter üblich gewordene Form vermied und zum ersten Male eine der von Ptolemäus empfohlenen Projektionsmethoden verwandte, so hat er auch alle Einzelkarten und die Blätter seines Atlasses auf mathematischer Grundlage entworfen. Als Mathematiker hat Mercator der theoretischen Projektionslehre die größte Aufmerksamkeit geschenkt; die bekannten, die moderne Kartographie beherrschenden Begriffe der Winkeltreue und Flächentreue sind von ihm zuerst erkannt und entwickelt worden, und die Mehrzahl der noch heute in unseren

Atlanten zur Anwendung kommenden Projektionsmethoden sind von ihm teils erfunden, teils vervollkommnet worden.

Die mathematische Grundlage der Erdzeichnung und der kritische Sinn bei der Verwertung des topographischen Kartenmaterials ist als Erbe Mercators in die kartographische Produktion der Folgezeit hinübergegangen. Zwar endete mit seinem Tode das deutsche Jahrhundert der Kartographie, und es begann das holländische Zeitalter, eine Zeit mehr der geschäftlichen Ausnutzung des vordem Geleisteten als der wissenschaftlichen Weiterarbeit. Aber um die Wende des 17. zum 18. Jahrhundert beginnt dann die Tätigkeit französischer Kartographen und damit eine neue Epoche fördernder Arbeit, die, durch innere Berichtigung des Kartenbildes an Mercator anknüpfend, langsam zu den trefflichen Erddarstellungen führt, die heute unser moderner Atlas vereinigt.



Zur Auflösung des Marinelazaretts Yokohama.

Gemäß Verfügung des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts vom 6. Oktober 1911 ist das Marinelazarett Yokohama mit dem 31. Dezember 1911 aufgehoben worden. Damit ist ein Vorposten deutscher Wissenschaft im Fernen Osten eingezogen, der mehr als 33 Jahre dort eine segensreiche Tätigkeit ausgeübt und sein gutes Teil zur Förderung des Ansehens der deutschen Heilkunst und des deutschen Namens beigetragen hat.

Die Entstehungsgeschichte des Lazaretts geht zurück bis zum Jahre 1873. Damals wurde der Kommandant S. M. S. „Nymphe", Korvettenkapitän v. Blanc, von dem Chef der Admiralität v. Stosch beauftragt, an der Spitze einer Kommission die Vorarbeiten zur Errichtung eines Marinelazaretts für die Kriegs- und Handelsmarine des Deutschen Reiches in Yokohama auszuführen. Das Lazarett sollte nach dem Pavillon- (Baracken-) System erbaut werden und 44 Kranken, einschließlich vier Offizieren, Aufnahme gewähren können. Nach Beendigung der Vorarbeiten begann im Jahre 1877 der Bau, und am 1. Juli 1878 wurde das Lazarett durch eine Kommission für die Kaiserliche Marine übernommen und von dem Marinestabsarzt Dr. Gutschow als erstem Chefarzt eröffnet. Zu den bis dahin fertiggestellten Gebäuden, zwei Baracken, der Leichenhalle, dem Chefarzthaus und den Wohnhäusern für das japanische Dienstpersonal, kam im Laufe des ersten Jahres noch eine Isolierbaracke und im Jahre 1880 ein Wohnhaus für den Inspektor mit Geschäftsstube für die Lazarettverwaltung. Die beiden Baracken waren in massivem Ziegelrohbau errichtet, alle anderen Gebäude waren entsprechend der Gewohnheit des Landes Holzbauten. Rings um die Baracken und um zwei Seiten der Isolierbaracke liefen breite, offene hölzerne Veranden, die auch bettlägerigen Kranken die Möglichkeit gewähren sollten, in ihren Betten im Freien zu liegen. Nach Fertigstellung aller Gebäude bot das Lazarett, das durch eine ausgezeichnete Lage inmitten eines prächtigen, mit alten Bäumen reich besetzten parkartigen Gartens im Zentrum des Bluffs, der Fremdenniederlassung Yokohamas, begünstigt war, Raum für 4 Kranke I., 3 II. und 48 III. Klasse. Für die Kranken I. Klasse stand je ein geräumiges, helles Zimmer mit anstoßendem Wasch- und Toilettenraum, für die II. Klasse ebenfalls ein — etwas kleineres — Einzelzimmer zur Verfügung, die Kranken III. Klasse waren in großen Sälen untergebracht, und zwar je 20 in den beiden oberen Baracken und 8 in der unteren Isolierbaracke. In jeder Baracke befanden sich ferner noch ein kleines Aufnahme- und Wärterzimmer, Kleiderkammer, Wasch-, Baderäume usw. und ein größeres Zimmer, das als Apotheke oder Wohnraum für die beiden Sanitätsmaate diente. In den Kellergeschossen befanden sich die Wasch- und die Kochküche und kleine Aufbewahrungsräume, in den Aufbauten in jeder Baracke zwei Zimmer für Lazarettwäsche, Bibliothek und Geräte. Der Mangel eines Operationszimmers wurde erst im Jahre 1899 dadurch beseitigt, daß die Apotheke in die Aufbauten verlegt und das so frei gewordene Zimmer im Erdgeschoß als Operationsraum eingerichtet wurde. Als schließlich nach Ausbruch des russisch-japanischen Krieges das Marinelazarett zu Yokohama der japanischen Regierung zur Pflege und Behandlung von Kriegsverwundeten

zur Verfügung gestellt wurde — ein Anerbieten, das von der japanischen Regierung jedoch mit Dank abgelehnt wurde —, war es infolge einer reichen Schenkung seitens des Zentralkomitees der deutschen Vereine vom Roten Kreuz möglich, in einem Teile der Isolierbaracke einen modernen aseptischen Operationssaal mit allem Zubehör und eine Röntgen-Anlage einzurichten.

Das Personal des Lazaretts, dessen Zahl stets die gleiche geblieben ist, bestand aus 1 oberen Marinearzt als Chefarzt, 1 Inspektor und 2 Sanitätsmaaten, die von der Marine gestellt wurden, das japanische Unterpersonal aus 1 Torhüter, 1 Gärtner, 1 Koch, 1 Aufwärter und 3 Krankenwärtern.

Schon bei der Eröffnung wurde der ursprüngliche Plan, nur Seeleute der Kriegs- und Handelsmarine aufzunehmen, dahin erweitert, daß auch andere männliche Kranke jeder Nation, soweit es der Raum gestattete, Aufnahme finden sollten. Später wurde auch die Aufnahme von Frauen und Kindern dem Ermessen des Chefarztes anheimgestellt. Dem Lazarett war hierdurch eine erwünschte Erweiterung seiner Tätigkeit gegeben im Gegensatz zu den in Yokohama noch bestehenden Marinelazaretten Englands und der Vereinigten Staaten von Amerika, die nur Angehörige ihrer Kriegsmarine aufnehmen.

Die täglichen Verpflegungssätze, welche sämtliche Kosten, die für Unterbringung, Verpflegung, ärztliche Behandlung, Arzneien und Verbandstoffe und besondere Wachen in sich begriffen, waren mit 7,50 Yen, 5 Y. und 2,50 Y. für die drei verschiedenen Klassen für die nicht der Marine angehörigen Kranken so bemessen, daß sie nur die wirklich entstehenden Kosten decken sollten. Für die Botschafts- und Konsulatsbeamten des Deutschen Reiches sowie für die Beamten und Offiziere des Kiautschou-Gebietes wurden auch diese Preise auf dieselbe Anzahl von Mark, das ist um mehr als die Hälfte, ermäßigt, und schließlich war es dem Chefarzt gestattet, mittellose Kranke in der III. Klasse unter ganzer oder teilweiser Befreiung von den Kosten aufzunehmen. Es lag auf der Hand, daß das Lazarett unter diesen Umständen, wie es ja auch beabsichtigt war, aus den Kurkosten der nicht der Marine angehörigen Kranken keinen pekuniären Vorteil ziehen konnte und auf einen jährlichen Zuschuß angewiesen war. Dieser war indessen immer nur verhältnismäßig gering; er betrug einschließlich sämtlicher Ausgaben für Instandhaltung, Gehälter und Löhne im Durchschnitt zwischen 34 000 und 40 000 Mark.

3357 Kranke sind in das Lazarett während der 33 Jahre seines Bestehens aufgenommen worden, was einem Durchschnittszugang von 101,7 für das Jahr entspricht. Die Zugangsziffern für die einzelnen Berichtsjahre weisen dabei erhebliche Schwankungen auf, die in der Hauptsache bedingt sind durch die häufigeren oder selteneren Besuche S. M. Schiffe in Yokohama und die dabei vorgekommenen Ausschiffungen. Die Zahl der Zivilpatienten ist so erheblichen Schwankungen nicht unterworfen gewesen. Nachdem im 1. Vierteljahr bis zum 30. September 1878 bereits 48 Kranke aufgenommen waren, stieg der jährliche Zugang zunächst an, bis er im Berichtsjahre 1880/81 mit 181 seine absolut größte Höhe erreichte. Dann folgten 10 Jahre, während deren er sich fast stets unter 100, mitunter sogar bedeutend unter 100 hielt. In den Jahren 1891/92 bis 1902/03 war er wieder bedeutend vermehrt, betrug fast stets über 100 und fünfmal selbst über 150. In den letzten 8 Jahren

war der jährliche Zugang wieder bedeutend geringer und stets unter 100. Von dem Gesamtzugang fällt fast genau die Hälfte — 1669 Kranke — auf die deutsche Marine und Armee. Den zweitgrößten Anteil nehmen deutsche Zivilpatienten mit 750 Kranken ein, und zwar stellen die Angehörigen der Handelsmarine das größte Kontingent zu dieser Zahl. Die übrigen 973 Kranken entstammen fremden Völkern. Fast alle europäischen und viele außereuropäische Nationen haben die durch das Lazarett gebotene Hilfe in Anspruch genommen, am zahlreichsten sind vertreten Engländer mit 251, Japaner (hauptsächlich in den ersten 20 Jahren) mit 193, Amerikaner mit 104, Russen mit 73 und Österreicher mit 62 Kranken, mit geringeren Zahlen Italiener, Franzosen, Schweden, Norweger, Dänen, Holländer, Schweizer, Portugiesen, Spanier, Chinesen und Inder, vereinzelt Belgier, Griechen, Türken und Brasilianer.

Unter den verschiedenartigen Krankheiten, die zur Behandlung kamen, traten durch eine größere Anzahl der Krankheitsfälle hervor: Ruhr, Malaria (letztere hauptsächlich in den ersten 20 Jahren), Darmtyphus, Tuberkulose, Gelenkrheumatismus, akuter und chronischer Bronchialkatarrh, Lungen- und Brustfellentzündung, Darmkatarrh sowie Knochenbrüche und andere Verletzungen der verschiedensten Art.

Die verhältnismäßig geringe Zahl der durchschnittlichen jährlichen Zugänge wird einem erklärlich, wenn man erwägt, daß im Auslande erst ernstere Leiden die Kranken veranlassen, sich in Lazarettbehandlung zu begeben. In der Tat handelte es sich auch bei den ins Marinelazarett Yokohama Aufgenommenen vorwiegend um schwerere Erkrankungen, die dementsprechend längerer Behandlung bedurften. Die Gesamtsumme der Behandlungstage beträgt 93 248, es kommt also bei 3357 Kranken auf den einzelnen im Durchschnitt die hohe Zahl von 27,8 Behandlungstagen. Besonders hohe Ziffern in den Behandlungstagen weisen entsprechend der hohen Zahl der Zugänge die Jahre 1880/81 mit 6727, 1899/1900 mit 7291 und 1900/01 mit 4799 auf. Die beiden letztgenannten Jahre waren hauptsächlich beeinflußt durch den im Jahre 1900 ausgebrochenen Boxeraufstand, der auch dem Lazarett in mehrfacher Beziehung eine umfangreichere Tätigkeit brachte. Eine große Zahl der Kämpfer vor den Taku-Forts und von der Seymour-Expedition sowie auch von den später während der China-Wirren Erkrankten fand weitere Behandlung und Pflege im Marinelazarett Yokohama. Außerdem wurde dieses mit der Begründung und Einrichtung eines Genesungsheims für 10 Offiziere und 40 Mann des Expeditionskorps in der Nähe Yokohamas betraut, eine Aufgabe, die von dem damaligen Chefarzt, Oberstabsarzt Dr. Koch, mit großer Umsicht und ausgezeichnetem Erfolge ausgeführt wurde. Das Genesungsheim wurde erst von dem Lazarett geleitet und ging dann an die Armee über. Nicht vergessen soll hier werden die hochherzige, warme Anteilnahme, welche neben den Behörden die Deutschen Yokohamas, Tokios und Kobes in diesen schweren Zeiten durch werktätige Hilfe und reiche Spenden an Geld und Schenkungen mancherlei Art, besonders auch durch Gründung eines reich dotierten Pflegefonds zeigten.

In stiller, treuer Arbeit ist das Lazarett seiner Aufgabe gerecht geworden, fern der Heimat Erkrankten in heimischer Umgebung heimisch gewohnte Behandlung und Pflege zu bringen. Die Tätigkeit der Chefärzte war damit nicht beendet. Eine ausgedehnte private Betätigung gab ihnen Gelegenheit, segensreich zu wirken, und besonders die ärmeren Klassen der Bevölkerung hatten sich daran gewöhnt, bei dem

einzigen deutschen Arzte in Yokohama kostenlos Rat und Hilfe zu holen. Seit Gründung der deutschen Schule haben die Chefärzte das Ehrenamt des Schularztes bekleidet und japanischen Ärzten und Sanitätsoffizieren haben sie oft mit Rat und Tat zur Seite gestanden. In den ersten 20 Jahren hat auch eine umfangreiche Poliklinik besonders der einheimischen Bevölkerung viel Gutes getan, diese mußte aber mit dem Fortschreiten der japanischen ärztlichen Wissenschaft aufgegeben werden. Der nach der Erwerbung von Kiautschou immer seltener werdende Aufenthalt S. M. Schiffe in Yokohama und die Konzentrierung des Interesses auf Tsingtau hat die Marineverwaltung schließlich veranlaßt, das Lazarett aufzuheben. In der Geschichte der deutschen Marine und in der Erinnerung der Deutschen Japans wird das Marinelazarett Yokohama einen ehrenvollen Platz behaupten.

S.



China, die Republik der Mitte der Gesittung.

1. Die innere Lage.

Der chinesische Radikalismus hat sein Ziel erreicht, die Komingtang haben, dem Namen entsprechend, den sie sich gaben, „das Mandat an sich gerissen". Das älteste und größte Kaiserreich der Erde ist zerstört, an seine Stelle der Tatsunghoamingko, die „Große Republik der Mitte der Gesittung", gesetzt.

Eine eingehende Schilderung und Kritik der Revolution, ihrer Entwicklungsgeschichte und Erfolgsaussichten wurde an dieser Stelle bereits von berufener Feder gegeben.*) Hier soll das eigenartige, dem Europäer schwer begreifliche und ergründliche Problem der chinesischen Umsturzbewegung zunächst nur noch nach einigen sozial- und kulturgeschichtlichen Blickpunkten hin beleuchtet werden. Die Keimzelle des chinesischen Staatswesens bildet das neunteilige Ackergut. In der Mitte von acht Feldquadraten (a—h), deren jedes normalweise 900 Morgen Land faßt, befindet sich das Kerngrundstück (Z), das die Domäne des Grundherrn bildet, befestigt ist

h	a	b
g	Z	c
f	e	d

und von den Bauern in Fron bestellt wird. Die äußeren Gemarkungen sind verpachtet. Der Kaiser ist nach altchinesischer patriarchalischer Vorstellung der Eigentümer alles Landes, das er zu Lehn- und Nutznießung vergibt. So übertrug sich jenes Organisationsprinzip der Dorfgemeinde auf das ganze Staatswesen. Sein Zentrum bildet der Tschungkuo, das ‚mittelste Reich', woraus in Begriffsverwechselung der Ausdruck ‚Reich der Mitte' entstanden ist. Es ist die Königsdomäne, das Herz des Staatswesens, das befestigte Glacis mit Peking als Hauptturm. Die umliegenden Außengebiete werden an Markgrafen zur Verwesung übergeben, die sehr selbständiger Art, selbst in militärischer Beziehung fast autonom ist. Das einzig unveränderliche Bindemittel bleibt die Tributzahlung der feudalen Fürsten an ihren Lehnsherrn.

Die schweren, verhängnisvollen Mängel dieses Systems sind leicht zu durchschauen. Der Staat gleicht einem Herzkranken, dessen Glieder Fett- und Fleischmassen ansetzen, während die inneren Organe verkümmern. Das ‚mittelste Reich' kann sich nicht ausdehnen; es bleibt gleichsam für ewige Zeit ein Protoplasma. Um so größer ist der Ellenbogenraum der Markgrafschaften, die sich wie ein eiserner Ring um den Stamm des Reiches legen und dessen Wachstum unmöglich machen, während ihnen selbst größte Operations- and Ausdehnungsfreiheit zur Verfügung steht. In diesem Mißverhältnis liegt die Wurzel all der gewaltigen Katastrophen, die, wie in naturgesetzlicher Folge des Meeres Ebbe die Flut ablöst, periodisch den Boden Chinas erschüttert und unterwühlt haben. Man liebt es, von dem in unerschütterlicher Ruhe

*) XXIII, 1. 1912. S. 1 bis 15.

verharrenden Koloß des Himmlischen Reiches zu sprechen. In Wirklichkeit hat kaum ein Staatswesen eine so stürmisch bewegte revolutionäre Geschichte wie die chinesische. Sobald einer der Markgrafen, denen Schutz und Schirm der Außengebiete des Reiches anvertraut ist, übermächtig geworden ist, stürmt er mit seinen Heerscharen gegen Peking los, stürzt das alte Herrscherhaus, setzt sich selbst auf den Drachenthron. Die Personen des Dramas wechseln, aber seine Peripetien bleiben ewig dieselben. Immer wieder erneuert sich dasselbe Bild. Aus Mittelasiens Völkerwiege strömen die Fluten heran, die dem verdorrenden Ackerfeld des verweichlichenden Chinesentums neue Kräfte zuführen; unter ihrem Einbruch löst sich bald der Norden von dem Süden, zersplittert sich bald das Reich in noch mehr Teile, die sich schließlich vermöge desselben vom Westen herkommenden Druckes wieder zusammenfügen. „Lange geeint trennen wir uns, lange getrennt einigen wir uns", sagt ein altchinesisches Wahrwort. Nicht anders vollzog sich auch der Mandschu Machterhebung und Niedergang.

Eine alte Sage berichtet, daß am langen weißen Gebirge — gemeint ist der Altai —, da wo der See Bultschuri Hänge, bewachsen mit gewaltigen Baumrecken, und Matten, grünend im Schmuck von duftenden Blumen und wundertätigen Arzneipflanzen, widerspiegelt, eine heilige Jungfrau gewohnt habe, der eines Tages beim Bad eine Elster im Flug sich näherte und ihr eine rote Beere (das Symbol kriegerischen Blutes) in den Schoß fallen ließ. Davon genas sie eines Sohnes, der schon bei der Geburt sprechen konnte und durch seine herrliche Gestalt und seinen durchdringenden Verstand die übernatürliche Abstammung verriet; eine Stimme von oben verkündete: „Der Himmel hat ihn erzeugt, daß er Frieden unter den unruhigen Geschlechtern stifte; er soll Aischin Joro, mit Beinamen Bultschuri Jöngtschun heißen." Das ist nach der höfischen Auslegung der wunderbare Ursprung der Mandschudynastie. Geschichtlich steht fest, daß 1593 zu Hotuala am Fuße des Altai ein den Nutschentataren (Tungusen) zugehörender Häuptling dreier Stämme, die er Mandschu nannte, geboren wurde und unter dem Titel Aischin Joro Jöngtschun ein kleines Hirtenkönigtum im Kobdogebiete gründete. Aber seine Nachkommen wurden bei einem Aufstande eben dieser Stämme bis auf einen, Fantscha, ermordet, der nach Schingking entfloh und hier des alten Mandschureiches Fundamente schuf. Die offizielle Geschichte weiß große Dinge von dessen Blüte und Macht zu erzählen. In Wirklichkeit handelt es sich um einen Duodezstaat allerprimitivster Art. Die eroberten und erbauten Städte sind elende, troglodytenhafte Dörfer und Flecken, wie man sie noch heute in den von der Kultur unberührt gebliebenen Teilen der Mandschurei findet, die 48 unterworfenen Stämme sind die armen Bauern und Hirten, die in diesen Weilern hausten. Als eigentlicher Stifter des Mandschuhauses ist erst ein Enkel Fantschas, Nurhatschu, zu betrachten, dem es unter der Regierung des schwachen Mingkaisers Hitsung gelang, Liaojang und die ganze Halbinsel Liaotung zu erobern, Mukden zu besetzen und bis zur Grenze von Tschili seine Macht vorzurücken, also auf das Gebiet Beschlag zu legen, das heute die Japaner als ihre Einflußsphäre in Anspruch nehmen. Hier, vor den Toren Pekings, lauerte er auf weitere Beute, wozu sich die günstige Gelegenheit bald bieten sollte. Noch unter Hitsung brach der große Aufstand des Südens gegen den Norden, eins der vielen Vorbilder der heutigen Revolution, aus. Der abtrünnige General und Rebellenführer Li marschierte mit

seinen Soldatesken siegreich gegen Peking vor; in der Verzweiflung erhängte sich der letzte Mingkaiser Tschangliehti an einem Baum. Da rief Lis Todfeind, Wusangwei, die Mandschus zur Hilfe, die sich nicht zweimal bitten ließen. Im Bunde mit einigen Mongolenfürsten entsetzten sie Peking, schlugen Li in wiederholten blutigen Kämpfen aufs Haupt und setzten dann unter der Regentschaft eines Amawang einen fünfjährigen Neffen Nurhatschus auf den Thron, der als Kaiser Schuntschih die Dynastie der Tatsing, der ‚Großen Reinen‘ (1644—1912) eröffnete. Der Umschwung hatte so denselben improvisierten Zufallscharakter, der bei den meisten Schicksalswendungen des chinesischen Reiches zu beobachten ist, das aber keinerlei Ursache hatte, dieser Fügung gram zu sein. Denn die ganze erste Epoche des Mandschuregiments bedeutete für China in diametralem Gegensatz zu den Schmähungen der heute siegreichen Revolutionäre, die von der Fremdherrschaft alles Unglück des Landes ableiten, nach dessen Zersetzung unter den verkommenen Mings eine Zeit glückhaften Aufschwunges und glänzender politischer und kultureller Machtentfaltung. Der Nachfolger Schuntschihs Kanghi (1662—1723) nimmt sogar unter allen Kaisern, die jemals auf dem Drachenthron gesessen haben, einen allerersten Ehrenplatz ein. Er ist eine gleich achtunggebietende Gestalt genialen Charakters als Feldherr, wie als Staatsmann, wie als Philosoph. Die Rückeroberung und feste Zusammenschließung des zerrütteten Staates ward unter seiner festen und doch versöhnlichen Hand glücklich vollendet; seinem Erben hinterließ er ein Reich, das sich vom Olöthenland bis nach Korea und vom Pamirplateau bis zum Mekong erstreckte und selbst die späteren holländischen und britischen Besitzungen in Hinterindien umfaßte. Wohlgepflegte Landstraßen, die Vermittler eines trefflich arbeitenden Postreiterdienstes und blühenden Binnenhandels, durchschnitten das ganze Land. Großartige Kanalbauten, die die regulierten Flußläufe miteinander verbanden, wurden vollendet; dem Außenhandel diente eine stattliche Handelsflotte, deren Machtbereich sich über die ganzen japanischen, chinesischen und australasischen Gewässer erstreckte. Zahlreiche Volksschulen und höhere Lehranstalten wurden begründet, großartige Büchersammlungen angelegt, die Studenten und Gelehrte aus allen Teilen Ostasiens nach dem Reich der Mitte lockten. Die altchinesische Kunst feierte ihre glückliche Zeit der Wiedergeburt. Kanghi selbst stellte sich an die Spitze der geistigen Bewegung als Herausgeber des Tschintingtuschutschitscheng, der berühmten 5020 Bände umfassenden chinesischen Enzyklopädie.

War so die Mandschudynastie die Wiedererbauerin des zerrütteten Reichs, so wurde sie allerdings auch sehr bald dessen böses Schicksal, als sie unter den Einflüssen des chinesischen Milieus den Mahnungen des politischen Testaments Kanghis untreu wurde, in dem es hieß: „Nennt man uns auch grob und roh, so sind wir doch bieder und ehrlich, in unseren Sitten dem alten, edlen China durchaus ähnlich. Das ist unsere Kraft und Stärke; die müssen wir bewahren. Die Kin und die Juan sind untergegangen, als sie die schlechten chinesischen Gewohnheiten annahmen: darum so seid gewarnt, euch vorzusehen!“ Aus der strengen, kriegerischen und harten Erziehung der Mandschus nach Art der japanischen Samurais, wie sie Kanghi vorgeschrieben hatte, wurde die kastenmäßige Abkapselung des eingewanderten Adels, der jetzt auf allen Gebieten des politischen, militärischen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens hinter

den Fortschritten des Chinesentums mehr und mehr zurückblieb, während sein Dünkel in eben dem Maße zunahm. Charakteristisch dafür ist, daß schon Kiaking, der Nachfolger Kienlungs, mit dem die Reihe der großen Mandschukaiser abschloß, glaubte, den russischen Sondergesandten Grafen Golowin an der Grenze zurückschicken zu sollen, weil dieser sich weigerte, vor einem mit gelber Seide bedeckten Tische Kotau zu machen. Noch schlimmer als die mit Verdummung sich paarende Überhebung wirkten die am Hof einreißenden Unsitten. Indem die Mandschukaiser sich der altchinesischen Gewohnheit der Vielweiberei anschlossen, die das Aussterben der Dynastie verhindern soll, sammelte sich in der Verbotenen Stadt allmählich ein Troß von Kebsen und Eunuchen, von Tsienwangs, Künwangs, Beilehs, Beitses und wie die Prinzen höherer und niederer Ordnung alle heißen, an, der fast ausnahmslos ein Parasitendasein führte. Das alte Neunfeldersystem lebte in verzerrter Form wieder auf. Der Hof bildete einen Staat im Staate, dessen ewige Kabalen und Zänkereien zu schlichten und dessen Drohnen durchzufüttern und zu bereichern bald die Hauptaufgabe der Zentralregierung bildete; um ihn herum gliederten sich die Provinzen, deren Vizekönige tun und lassen konnten was sie wollten, wenn sie nur von den dem Volk erpreßten Steuern möglichst hohe Summen dem Moloch Hof als Opfergaben schickten.

Alles das erklärt indessen wohl den Verlust der Autorität der Mandschus, nicht aber den eigentümlichen und in der Weltgeschichte ganz unerhörten Vorgang, daß eine uralte Monarchie sozusagen im Handumdrehen, und ohne daß von dem ernstlichen Widerstand einer wirklich loyalen, an dem überlieferten Staatsgedanken mit Überzeugungstreue festhaltenden Partei etwas zu merken wäre, über Nacht in eine Republik sich verwandelt. Um diese seltsame Naturerscheinung begreiflich zu machen, muß etwas tiefer in den Kulturboden Chinas gepflügt werden.

Der Mann, der den alten Neunfelder-Feudalstaat zertrümmerte und an dessen Stelle einen zentralisierten National- und Einheitsstaat setzte, war Schihuangti, das größte politische Genie, das aus dem chinesischen Volke erstanden ist. Aber sein Werk hielt, wie schon angedeutet, den Stürmen der Zeit nicht stand. Die völkischen Anbrandungen vom Westen nach dem Osten und die damit verbundenen revolutionären Beben in den Tiefen des chinesischen Reiches ließen von der Neubildung nur noch einen Torso bestehen, auf dessen Trümmern immer wieder weiterzubauen versucht wurde, ohne daß wirklich ein vollendetes, trag- und widerstandsfähiges Ganzes entstanden wäre. Was aber wirklich allen Wettern und Schlägen der Zeit trotzte, war die Schöpfung Konfutses, dieses eigenartige Gebilde, dessen Wesen, Seele und Substrate durch die Maßstäbe und Gesetze unseres Denkens und Empfindens deutlich und begriffsfest zu machen überhaupt kaum möglich ist. Seine Pfahlwurzel bildet bekanntlich das patriarchalische, aus dem Ahnenkultus abgeleitete Prinzip der Pietät gegen die Eltern, das sich zum Gebot unbedingten Gehorsams, kindlicher Ehrerbietung und Treue gegen Kaiser und Regierung als der Spitze der Völkerfamilie und der genauen Befolgung der Gesetze ausweitet, schließlich zum Imperativ freundwilliger und friedfertiger Humanität im Verkehr mit allen Menschen wird. Nicht ein Nationalstaat nach unseren Begriffen, sondern ein universalistischer Kulturstaat ist es also, auf dessen Errichtung letzten Zieles das Werk des großen Philosophen hinausläuft und dessen Bindemittel zweierlei polarische Kräfte sind. Die eine, sammelnde Energie

ist abstrakter moralischer Natur und besteht in dem wechselseitigen Verantwortlichkeitsgefühl, das alle Mitglieder der chinesischen Volksgemeinschaft als Bewußtwerdung der Zugehörigkeit zu einem großen, die persönlichen Wünsche und Begierden bindenden und unterordnenden sittlichen Organismus in einer uns kaum verständlichen Innigkeit aneinander geknüpft hat. Das andere, magnetische Agens ist konkret-sozialistischen Wesens und entwicklungsgeschichtlich wohl nur aus gewissen blutsverwandtschaftlichen primitiven Gesellungsformen zu erklären, die einer uns gänzlich dunklen Zeit angehören und aus deren Geist heraus Konfutse sein System bildete. Wir können also nicht seine Wurzeln aufdecken, wir können lediglich seine tatsächliche Wirksamkeit an den Erscheinungen der Gegenwart abmessen. Brunhuber hat auf den Kern der eigenartigen Frage zutreffend mit den Worten hingewiesen:

„China als Volk ist das größte Problem der Ethnologie, und innerhalb dieses Problems spielen für alle Zweige des privaten wie öffentlichen Lebens die unergründlichen Organisationen, die nicht ein Sondervorzug der chinesischen Arbeiter sind, sondern alle Stände in Berufsgenossenschaften, Logen und andere schwer bestimmbare, fast immer geheime Gesellschaften gliedern, eine Rolle, deren Einfluß allerwärts nur zu fühlbar ist. Diese geheime Soziale stellt eine unvergleichbare Macht dar, an der nicht allein der Sonderwille des einzelnen Unternehmers, sondern gelegentlich einmal die Forderungen der englischen Regierung wie Glas am Felsen zerschellt sind."

Die letztere Bemerkung bezieht sich auf die Verhältnisse in den Verbündeten Malaienstaaten, wo die scharenweise eingewanderten Chinesen angesichts der Arbeitsfaulheit der eingeborenen Sakais den denkbar günstigsten Boden für die Entwicklung dieser ihrer Organisationstalente fanden. Überall, wo sie hinkamen, bildeten sie „Gangs", das heißt Arbeiterkameradschaften, die Dienste nur unter bestimmten, nach den Prinzipien des einheimischen Naitsschang durch Kollektiv- oder Tarifverträge, also durch ganz moderne soziale Mittel geregelten Bedingungen annahmen. Da sie einerseits infolge ihres Fleißes, ihrer Ausdauer und Intelligenz bald die gesuchtesten Arbeiter waren, anderseits unverbrüchlich zusammenhielten, so wurden diese Verträge bald allgemeines Gesetz, dem sich auch die Malaien beugen mußten. Die Beherrschung des Arbeitsmarktes aber war für die Chinesen nur die Vorstufe zur Eroberung des Wirtschaftsmarktes. Die vermögend gewordenen Gangs begannen Bergwerke und Plantagen auf eigene Rechnung anzulegen und auszubeuten; mit welchem Erfolge, beweist genügend die eine Tatsache, daß die Zuwanderer fast den ganzen Zinnbergwerkbau Malakkas, die wichtigste Industrie des Bundesstaats, monopolisiert haben. Damit nicht genug, sie strebten alsbald weiter empor, drangen zu den führenden Stellen der Gesellschaft vor, wurden Leiter von Handelshäusern, Großunternehmer, Großkapitalisten; in Singapur arbeiten heute Dutzende von europäischen jungen Kaufleuten und Ingenieuren in den Bureaus heraufgekommener Kulis. Ein anderer Typ der rätselhaften chinesischen Soziale offenbart sich uns in dem uralten Ho, dem Selbstregierungsrecht der Gesippen, Bezirksgenossen, Gemeinden. Jedes Dorf, jeder Flecken, in den Städten jede Straße oder jedes Quartier verwalten ihre Angelegenheiten unter der Leitung eines nach patriarchalischem Gewohnheitsgesetz gewählten Ältesten, der der Behörde für das Wohlbetragen seiner Schutzbefohlenen verantwortlich ist und, von der Regierung bestätigt, dieser gegenüber seines Amtes im übrigen völlig unabhängig waltet. Gleiches gilt von den weitausgebreiteten und mächtigen kaufmännischen Gilden und Arbeitergewerken.

Nun durchflutet aber das Meer dieser in Millionen kleiner Wellen sich brechenden und doch eine feste Einheit bildenden Sozialen noch eine gewaltige Unterströmung erst recht schwer ergründlichen rätselhaften Charakters. Sie wird durch die vielberedeten **politischen Geheimgesellschaften** gebildet. Unter ihnen dürfte die älteste und am meisten verbreitete der „Dreiklangbund", der Tiendianhien, sein, der nach chinesischen, und von europäischen Autoren*) übernommenen Angaben 100 Millionen Anhänger zählen soll — Ziffern, die mit großer Vorsicht aufzunehmen sind, da es der Phantasie bei solchen mystischen Dingen natürlich nicht auf ein paar Hunderttausende ankommt. Der zweitgrößte ist der Batschlienhoei (im Süden Hoasentschang, auch Renufarblank genannt) mit angeblich 20 Millionen Anhänger. Ob die Behauptung zutrifft, daß die vielen kleineren, episodisch auftauchenden Organisationen, wie vor Jahren die Boxer, heute die Rote Lampe, der Himmlische Drache, die Heilige Waffenbrüderschaft, gleichsam nur Unterstellen der Batschlienhoei sind, läßt sich schwer feststellen; bei den Komingtang trifft es jedenfalls nicht zu. Der Dreiklangbund spielte bekanntlich vor 60 Jahren die heutige Rolle der Komingtang; er war der Anstifter der gefährlichsten Revolution, die in früheren Zeiten Chinas Boden aufgewühlt hat, des Taipingaufstands, und stellte dessen schwärmerischen Führer Hungsiutsun, den Vorläufer Sunjatsens, der zeitweilig in Nanking ein Hoflager unter dem Namen eines Himmlischen Königs Tienwang errichten konnte. Heute ist der Tiendianhien nichts mehr als eine große Loge, die unter den Weihen eines gewissen Geheimkultus des Himmel-Erde-Mensch-Dreiklangs für die Solidarität der gelben Rasse und deren Rechte gegenüber den „Westländern" eintritt. Der Batschlienhoei dagegen ist seinem Programm nach ausgesprochen mandschufeindlich und erstrebt die Errichtung einer rein chinesischen Regierung, Armee, Flotte, Verwaltung, Justiz, erscheint also als geheime Organisation des Nationalismus; ob die Behauptung zutrifft, daß fast alle höheren chinesischen Beamten, Jüanschikai eingeschlossen, dem Bunde angehören, ist schwer festzustellen. Über das Wesen der Komingtang ist an dieser Stelle schon das Nötige gesagt worden; was die übrigen genannten kleineren Gesellschaften anlangt, so sind sie meist ausgeprägt anarchistischen Charakters und die Schulen und Schrittmacher des Banditen- und Räuberwesens, das wie bei jeder revolutionären Bewegung, so auch heute ins Kraut schießt.

Sucht man aus allen diesen geschichtlichen Perspektiven, sozialen und kulturellen Formbildungen ein Bild des chinesischen Staates abzuleiten, so erscheint er als ein aus Tausenden beruflicher und geselliger Zwergrepubliken zusammengesetztes Kunstwerk, dessen einziger Kitt das konfutsianische Pietäts- und Pflichtgefühl und das sozialwirtschaftliche Gesetz des Gruppen- und Herdenlebens, des kollektivistischen Denkens und Handelns, der Initiative nicht aus der einzelnen Person, sondern aus der Masse heraus ist. Alle die politischen Ideen und Normen, die wir als unveräußerliche Substrate eines festgefügten modernen Staatswesens betrachten, ruhen gleichsam beim Chinesen noch unter der Schwelle des Bewußtseins. Er lebt das Leben eines Eigenbrödlers, der, solange seine Füße ihn tragen, möglichst viel für sich und seine Sippe in die Scheuern sammelt, sich um Peking, das in nebelhafter Ferne liegt, überhaupt

*) Beispielsweise von Comte A. de Pouvourville in „La Révolution Chinoise" (siehe „La Revue", XXIII, 2. 1912).



nicht kümmert, um Politik nur, soweit der Kirchturm sichtbar ist, um Religion nur, soweit es die Nützlichkeiten der Ahnenverehrung geraten erscheinen lassen. Als Staatswesen europäischen Gepräges erscheint China als ein denkbar schwacher, hinfälliger Körper; als nationales Gebilde asiatischer Weltanschauung ist es von größter Daseins- und Selbstbehauptungskraft. Kein anderer als Konfutse selbst hat auf diese merkwürdige Antithese hingewiesen mit den beiden uns unversöhnlich klingenden Aussprüchen: „In einem Staate kommt zuerst das Volk, dann kommen die Götter; am unwichtigsten ist der Herrscher" und „Des Volkes Wesen ist wie Gras, des Herrschers Wesen ist wie der Wind; fährt der Wind über das Gras dahin, so muß es sich beugen". Dem Chinesen ist es tatsächlich gleichgültig wer regiert; wer die Macht gewinnt, ist als Herrscher legalisiert, der ihn nur möglichst wenig in seinem altgewohnten Zellenleben stören soll. Infolge dieser Atomisierung droht der Staat immer wieder zu zerfallen: dann steht ein kraftvoller Herrscher auf, ein Sturm geht über das Reich, das Gras des Volkes beugt sich, aber es wird nicht entwurzelt. Es bleibt dasselbe, das letzten Endes Gebietende; auch fremde Herren zergehen in ihm wie der Tau des Morgens bei aufstrahlender Sonne. Und so wird nun auch das rätselhafte Wesen der chinesischen Revolutionen verständlicher: Mandschuhaß und abendländische demokratisch-republikanische Ideen sind nur Einfuhrgüter vom Studenten- und Literatentum, mit denen der Durchschnittsbürger des Himmlischen Reichs nichts anzufangen weiß. Wohl aber will er sein altes chinesisches Volksrecht, seine patriarchalischen Selbstbestimmungsbefugnisse, sein ungestörtes Dasein in den Sippen- und Berufsverbänden erhalten wissen, und dieser sein Trieb stößt ebenso natürlich und tausendfach mit dem modernistischen und zentralistischen System der Mandschuregierung in Peking feindlich zusammen, wie er in mehr oder weniger illusionären Begriffsverkettungen, aber geistiger Wahlverwandtschaft sich mit den Gesetzen und Bestrebungen der Tiendianhien, der Batschlienhoei, der Komingtang sich zusammenfindet und in deren Verheißungen den Anreiz zu neuer Kraftentfaltung spürt.

Das sind die sozialpsychologischen Faktoren und Funktionen, die das Wunder einigermaßen erklärlich machen, daß der Riesenstrom von 450 Millionen Seelen sich, einstweilen wenigstens, ohne Dammbrüche von einem kleinen Häuflein radikaler Reformer aus dem jahrtausendjährigen monarchischen Bett in ein anderes, republikanisches hat überführen lassen. Zugleich aber zeigt sich darin das durchaus Provisorische, Unabgeklärte, die Doppeldeutigkeit und Zwitterhaftigkeit der gegenwärtigen Lage. Jüanschikai hat noch vor wenigen Wochen laut die Republik als ein Unding erklärt, „angestiftet von einigen Brauseköpfen und Unzufriedenen", und ist jetzt Präsident und Diktator dieser verfehmten Republik. Auch diese Paradoxie erscheint „echt chinesisch" und wandelt sich doch beinahe zu einem Vernunftgesetz ab, wenn man überlegt, daß nicht eigentlich der republikanische Gedanke gesiegt hat, sondern der Wille des alten konfutsianischen China, nach anderen Normen, als der europäischen Schablone, durch seine unmittelbare Tätigkeit, ohne die Gängelung eines Hofes, zu dem es Gefühle des Vertrauens nicht hinziehen, und aus den schöpferischen Kräften der eigenen Seele heraus zu einem neuen jugendkräftigen China reformiert zu werden, eine Aufgabe, mit deren Lösung einstweilen der frühere Kanzler Tschhsis als der bedeutendste Staatsmann Chinas betraut worden ist. Wie dieser neuzubildende „Commonwealth der

Gesittung", wie man das vorschwebende Ideal vielleicht am ehesten kennzeichnen könnte, aussehen und durch welche Kämpfe hindurch er Gestalt gewinnen wird, ist freilich heute in tiefes Dunkel gehüllt. Der Plan Sunjatsens, eine Republik nach dem Muster der Vereinigten Staaten oder Kanadas zu begründen derart, daß die einzelnen Provinzen in allen örtlichen Angelegenheiten selbständig verfügten, der Zentralregierung aber im Zusammenwirken mit einem Bundesparlament lediglich die Kontrolle und die Ordnung der Reichsangelegenheiten bliebe, könnte nach der geschichtlichen Entwicklung des Staatswesens nur zu dessen Zersetzung führen. Wiederum denkt man unwillkürlich an das Neunfeldersystem mit seinem viel zu schwachen Zentrum: die tiefgehende Feindschaft zwischen dem Norden und dem Süden, deren Bewohner in Charakter wie Sprache aufs schärfste voneinander getrennt sind, der fanatische Haß zwischen den mohammedanischen und buddhistischen Völkern, das ständige Streben der Außengebiete, sich von dem Kern des Reichs loszulösen und sich selbständig zu machen, die Ungleichheit der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung der einzelnen Reichsteile, die Herrschsucht und Herrenlaunen der Notabeln und anderen bürgerlichen Feudalen, alle diese und viele andere tiefeingewurzelte und mächtige, auflösend wirkende Kräfte müßten bei der Verwirklichung der Reformideen der Komingtang das Oberwasser erhalten. In dem zentralistischen Programm eines straff und einheitlich organisierten Staatswesens mit monarchischem, auf breiter demokratischer Grundlage ruhendem Oberbau wäre europäischen Begriffen nach das beste Mittel zur Ausheilung aller jener Krankheiten gegeben gewesen, an denen das Reich der Mitte seit uralter Zeit leidet. Daß die Mandschu diese Reformnotwendigkeiten nicht rechtzeitig durchschaut und energisch, zielbewußt daran gearbeitet haben, ein den kategorischen Imperativen der zeitgenössischen nationalen Lebensbedingungen entsprechendes Staatswesen zu schaffen, um so gleichzeitig dem dynastischen Gedanken einen festen Felsgrund zu geben, darin liegt ihr großes geschichtliches Verfehlen, das sie zu Fall bringen mußte. Denn als sie sich endlich zu dem gewaltigen Unternehmen entschlossen, war es zu spät: die Instradierung der Reformära unter Tsehsi und Jüanschikai konnte keine durchschlagende Wendung in dem Schicksalsgang mehr herbeiführen, weil jetzt die Regierung von der bereits übermächtigen radikalen Opposition allenthalben sich durch weitgehendste Zugeständnisse so die Hände binden lassen mußte, daß ihre eigene Initiative und die eigenen Rechte zu kurz kamen und die Idee der Revolution siegreich war, noch bevor diese äußerlich begann. Das Zwielicht der Gegenwart läßt immerhin so viel klar erscheinen, daß der Triumph des Radikalismus keine wirkliche Entscheidung bedeutet, sondern nur den Übergang zu einer Zeit neuer und schwerer, in ihrem Endverlauf unübersehbarer Krisen. Der alternde Jüanschikai ist nur ein Genie im Handwerk diplomatischen Lavierens und kasuistischer Taktik, nicht ein Mann rücksichtslosen Zugreifens und Durchschlagens in günstigen Augenblicken. Auf die Dauer wird er daher sicherlich nicht all die Wildbäche zwingen und in ein ruhiges Bett leiten können, die schon jetzt im Widerspruch zu den Phrasen von der republikanischen Einheit und Brüderlichkeit verheerend und gegenseitig sich prellend sich über das Land stürzen und deren verhängnisvolles zersetzendes Wesen erst recht in Erscheinung treten wird, wenn die Komingtang ihren Willen durchsetzen, daß der Regierungssitz nach Nanking an der Yangtse-Scheidelinie verlegt und so dem Süden mit

seiner unruhigen, stets zum Revolutionieren geneigten, aber zur planvollen Verwirklichung großer politischer Ideen unfähigen Bevölkerung nähergebracht wird. Den einen, Extremen, sind die Radikalen schon heute nicht radikal genug. Sie gründen Jakobinerklubs und anarchistische Brüderschaften von der Art der Tataohuei (Großes Messer), deren oberstes Gesetz Zerstörung von allem, was überhaupt Bestand hat, ist. Die anderen, Gemäßigteren, bekehren sich zu der Meinung eines großen chinesischen Staatsmanns, daß die Komingtang mit ihrem Steckenpferdreiten auf dem dezentralistisch-republikanischen Prinzip im Grunde weit schlimmere Reichsfeinde seien als die Mandschu, und organisieren Gegenparteien. Die bedeutendste darunter ist der von dem bekannten Reformer Liantschintschao gegründete „Nationale Bund", der im Gegensatz zu den Radikalen betont, daß China nur als zentralisierter Einheitsstaat seiner natürlichen politischen und kulturellen Mission gerecht werden und im Sturm der es umbrandenden Gefahren und Bedrohungen durch die Fremden sich behaupten könne. So kristallisierte sich aus den Revolutionswirren wieder das Substrat heraus, das ihre eigentliche Antriebskraft gebildet hat: der fremdenfeindliche Nationalismus, durch den die bisher ziemlich verdeckt gebliebenen Verwicklungen des Aufstands mit der internationalen Politik explosionsgefährlicher Zuspitzung in die Peripetien des Völkerdramas eintreten.

2. Die Politik der Mächte.

Die Lehren des Boxerkrieges, die tiefgreifenden Veränderungen der weltpolitischen Konjunktur im Fernen Osten seit jenen Wirren würden allein genügen, der diplomatischen Haltung der Mächte gegenüber der heutigen Revolution einen ganz anderen Charakter und eine abweichende Orientierung zu geben, auch wenn die Führer der Umsturzbewegung bisher nicht jede Aufstachelung des Fremdenhasses vermieden hätten und die Zerstörung europäischer Niederlassungen und Unternehmungen sich dementsprechend in bescheidenen Grenzen hielte. Die Taktik der in Ostasien interessierten Großmächte bewegt sich allgemein auf folgenden Richtlinien: Beschränkung der Abwehrmaßregeln zum Schutz der gefährdeten Besitzrechte im eigentlichen China auf das allernotwendigste Maß unter sorgfältiger Vermeidung alles dessen, was den fremdenfeindlichen Chauvinismus reizen könnte; Ausnutzung der Schwäche und Ohnmacht des Reichszentrums, um die Stellungen und Ansprüche in den Grenzgebieten zu verbessern, zu sichern und auszuweiten. Bei letzterem Streben kommt der geographischen Natur der Dinge nach die bevorzugte und tonangebende Rolle Rußland und Japan zu; England, Frankreich sind nur Mitspieler zweiten Ranges.

Fast gleichzeitig mit dem Ausbruch der Revolution in Südchina kehrte der russische Kriegsminister Ssuchomlinow von seiner ostasiatischen Inspektionsreise zurück. Kurz darauf erschien in der der Regierung nahestehenden „Rossija" eine Artikelreihe, die ausführlich die Ziele und Erfolgsmöglichkeiten der russischen Politik im Fernen Osten behandelte. Die Mandschurei erscheine aus mannigfachen Gründen als kein geeigneter Kriegsschauplatz. Um so günstiger biete sich die Mongolei dar, „deren Bedeutung für China im strategischen Sinn rein negativ sei und die mangels irgendwelcher Verbindungen von Peking aus in keiner Weise geschützt werden könne, während Rußland bequem auf den aus dem Baikalgebiet, von Irkutsk und Sajansk führenden Straßen in das Land zu gelangen und von da aus jede Angriffsoperation mit Sicherheit und

Kraft zu leiten vermöge. Auch staatsrechtlich lägen die Verhältnisse für die zarische Politik in jeder Weise günstig. Denn die Mongolei bilde keinen integrierenden Bestandteil Chinas, sondern mit diesem eher einen Staatenbund; sie genieße das Recht, selbständig mit anderen Mächten diplomatische Verhandlungen zu führen und Verträge abzuschließen; sie habe auf Grund solcher Souveränität mit Rußland tatsächlich Abkommen getroffen, die diesem die Stellung eines bevorrechtigten Interessenten einräumten, von China aber fortwährend verletzt würden".*) Worauf diese juristischen Darlegungen zugespitzt sind, liegt auf der Hand; ihre Schlüssigkeit ist freilich sehr gering. Die Unabhängigkeit, deren sich die Mongolenfürsten in der Glanzzeit des mongolischen Reichs erfreuten, ist längst beseitigt. Die innere Mongolei zerfällt in die Zehntausendschaften der Tungsemeng (vier östliche Stammverbände) mit 26 Tschi (Bannern), der Hsierhmeng (zwei westliche Stammverbände) mit 13 Tschi und der Alaschanmongolen mit vier Stämmen und 16 Tschi. Alle diese Verbände unterstehen der Kontrolle des bisher ausschließlich mit mandschurischen und mongolischen Bannerleuten besetzten Lifanpu, des Pekinger Kolonialamts, unmittelbar. Die Kontrolle üben die Generalgouverneure der mandschurischen und angrenzenden chinesischen Provinzen aus; die Wahl der Bannerfürsten, die an der Spitze der Hoschuns (Stämme) belassen worden sind und ihre Gesippen mit absoluter Gewalt über Leben und Tod regieren, bedarf jedesmal der kaiserlichen Bestätigung. Die äußere Mongolei dagegen zerfällt in sechs Khanate mit rund hundert Bannern. Je zwei der chinesisch Pu genannten Verbände, an deren Spitze ein erblicher Herrscher steht, sind den Militärgouverneuren oder Ambans in Uliassutai und Kokoholu (Urga) untergeordnet, die allerdings eine wirklich autoritative Gewalt bis vor kurzem nicht ausübten. Die Khans führten bis vor kurzem das althergebrachte absolutistisch-patriarchalische Regiment schlecht und recht weiter und hatten außer der Pflicht der Stellung von Bannerkorps, die als Polizeimannschaften und Grenzkorps verwandt werden, lediglich alle Lustren einmal vor Hof zur Tributabgabe zu erscheinen, wo sie fürstlich regaliert und ergötzt, mit Rangknöpfen und Pfauenfedern geehrt, oder auch zu „Efu" (= Handpferden), das heißt zu Gemahlen der kaiserlichen Prinzessinnen, erwählt wurden. Von einer Souveränität der Mongolei, die als staatliche Einheit überhaupt nicht besteht, oder einzelner mongolischer Fürsten kann also nicht die Rede sein; soweit diese Kleinkönige mit Rußland meist aus dem Grunde, um sich aus Geldverlegenheiten zu helfen, dennoch Verträge selbständig abschlossen, sind derlei Abmachungen von China niemals anerkannt worden. Abgesehen von den durch die vielberedeten Iliverträge geschaffenen Handelsvorrechten der zarischen Regierung beruht deren tatsächliche Vorzugsstellung und vertraglich begründeter Einfluß in der Mongolei im wesentlichen einzig auf dem 1902 zwischen der Russisch-Chinesischen Bank und der Ostchinesischen Eisenbahngesellschaft geschlossenen und von der Pekinger Regierung anerkannten Abkommen, wonach Rußland für ein 1300 Werst (zu 1066,8 m) langes und 500 Werst breites Gebiet, das also ungefähr so groß ist wie das Deutsche Reich und das die nördlichsten Teile des Tuschetu- und Tsetsenkhanats umfaßt, das alleinige Ausbeutungsrecht zustehen soll: ein Vertrag, der bisher wegen des Widerstands der mongolischen Fürsten ziemlich unwirksam blieb,

*) Gemeint sind damit offenbar die 1881 abgeschlossenen Staatsverträge von Tarbagatai sowie deren Revidierung durch die Punktationen vom 26. September 1907.

auf dessen Bedeutung und Wert aber die Petersburger Presse seit geraumer Zeit mit Nachdruck hinweist, da die im Auftrag der Regierung erfolgten Durchforschungen des Gebiets sehr reiche Vorkommen von gold-, silber- und platinhaltigen Erzen und von angeblich unerschöpflichen Kohlenlagern ergeben haben. Damit ist also ein fester Hebelpunkt für Rußland zur Einleitung einer Politik „friedlicher Durchdringung" der Mongolei gegeben. Inwieweit die Unabhängigkeitserklärung der Mongolei durch den Hutuktu Tschepsun Dampa mittelbar auf Petersburger, diesem Ziel zugerichtete Einflüsse zurückzuführen ist, läßt sich natürlich heute nicht feststellen; vermerkt sei nur gegenüber den Ableugnungen, daß russische Truppen in Urga eingerückt seien, die offizielle Bestätigung der Meldung durch eine vom chinesischen Gesandten auf Grund einer Unterredung mit Ssasonow nach Peking gerichteten Note, wonach das Detachement nur „vorübergehend und zum Schutz russischer Untertanen" nach dem Hauptplatz der äußeren Mongolei entsandt wäre. Im übrigen sei zur politischen Würdigung der eigenartigen Vorgänge folgendes bemerkt. Der Hutuktu (mongolisch Kutuchta, zu deutsch ungefähr soviel wie „Einer der wiederkehrt", somit ein „Avatar") nimmt in der lamaitischen Kirche den Rang eines Kardinals ein, trägt also die höchste Würde nächst dem Großlama und gehört als solcher zu den Heiligen ersten Ranges, die sich im „Hubilahn", in übernatürlicher Fleischwerdung, als lebende Buddhas ewig fortpflanzen. Obwohl als das hierarchische Zentrum des Lamaismus nach wie vor Tibet gilt, ist doch heute die Mongolei dessen kräftigster Nährboden und letzter zuverlässiger Rückhalt. Denn die mongolischen Stämme haben nicht so sehr wie die tibetischen unter dem Druck des verkommenen, entsittlichten und habgierigen Priestertums von Lhasa leiden müssen und bringen daher nach wie vor dem Dalai Lama und dessen Stellvertreter höchste Verehrung und unbedingten Gehorsam entgegen. Durch die Unabhängigkeitserklärung scheint also der Lamaismus in der Mongolei unter dem Schutz des „weißen Zaren", dessen Regierung sich ja stets die Pflege guter Beziehungen mit Lhasa hat angelegen sein lassen, an Ansehen und Hoheitsrechten wiedergewinnen zu sollen, was er in Tibet durch die bekannten Maßnahmen der Pekinger Regierung zur Einführung bürgerlicher Verwaltung an Einfluß verloren hat. Rußland selbst kehrt mit den mongolischen Diversionen entschieden zu seiner ostasiatischen Politik zurück, nur mit veränderter Angriffsbasis und Frontstellung. Ihm scheint die Bildung eines mongolischen Pufferstaats als eines zweiten zentralasiatischen Persiens unter denselben günstigen Bedingungen gegenüber China wie dort gegenüber England vorzuschweben. Vom strategischen Gesichtspunkte aus mag die Rechnung der „Rossija" stimmen, wenigstens für die Äußere Mongolei; zwischen ihr und der Inneren bildet das Schamo einen ähnlichen Prellbock der Parteien wie das Descht Lut, die Nackte Wüste, im Reich des Schah. Und für England eröffnet sich hier die Aussicht auf eine ähnliche Bedrohung wie an den afghanischen Grenzen: auf das Vorrücken der gefürchteten Landgrenze von seiten Rußlands in geschlossener Linie vom Murgabgebiet um die Himalajakette herum bis zu den Toren des Pamirplateaus, Nepals, Sikkims und Bhutans. Im übrigen aber liegen alle anderen Bedingungen politischer Machtgewinnung für Petersburg auf diesem neuen Operationsfelde weit ungünstiger als an den kaukasischen und transkaspischen Grenzen. Trotz seiner zeitweiligen Herzlähmung ist und bleibt das Reich der Mitte immer ein sehr viel mehr zu fürchtender Gegner

als Persien mit seinen schwachen, uneinigen, widerstandsunfähigen Völkern. An nationaler und kolonisatorischer Stoßkraft, die letzten Endes entscheiden muß, hat Rußland schon wegen der weiten Entfernung des Reichszentrums von der Mongolei China nichts Ebenbürtiges entgegenzustellen. In den Vereinigten Staaten, die ihren Handel und ihre Verkehrsinteressen nach der Mongolei hin so glücklich entwickelt haben, besitzt Peking einen natürlichen und sehr mächtigen Bundesgenossen gegen die Petersburger Bestrebungen, von Urga aus die ersehnte Straße zum „Warmen Meer" an der pazifischen Küste sich freizumachen. Diese Interessengemeinschaft dürfte sich namentlich in der Eisenbahnpolitik sehr bald geltend machen: stößt Rußland mit der vielberedeten transmongolischen Baikal-Kalganbahn westlich vor, so würde die Linie hier von den chinesischen, durch die Union patronisierten Gegenentwürfen Peking—Kalgan, Urga—Kiachta und Peking—Lantschu—Urumtschi—Kuldscha aufgenommen und in ihren Wirkungen paralysiert werden, und es ergäbe sich eine ganz ähnliche Lage wie bei der Ostchinesischen Bahn, deren Bau mehr den Gegnern des Zarenreichs als ihm selbst zustatten gekommen ist. Vor allem aber fragt sich: wie wird Japan sich zu der neuen Orientierung der Petersburger Politik stellen?

In dem Geheimvertrage, der bei Gelegenheit der Einigung über die mandschurischen Eisenbahntarife zwischen den Kabinetten des Zaren und des Mikado abgeschlossen wurde, soll angeblich Rußland als Kompensation für die Japan zugestandene ungestörte Einverleibung Koreas freie Hand in der Mongolei bewilligt worden sein. Falls überhaupt derlei Abmachungen zustande gekommen sind, können sie sich sicherlich nur auf die Äußere Mongolei beziehen, nicht auf die Innere, da Japan unmöglich ruhig zusehen kann, daß es von seinem Vertragsfreund, wozu dieser jetzt Anstalten zu machen scheint, in der südmandschurischen Einflußsphäre zugleich vom Norden und vom Westen her umklammert und flankiert wird. In Tokio ist denn auch sofort auf die ersten Nachrichten von den russischen Schachzügen in der Nordmongolei preßamtlich erklärt worden, „aus der Tatsache, daß jetzt kein Einspruch erhoben werde, folge durchaus keine Billigung des Petersburger Vorgehens, vielmehr bedeute das Stillschweigen nur die Vorbehaltung freier Hand für die Zukunft". Einstweilen hat Japan eben Wichtigeres zu tun als die zarische Diplomatie zu kontrekarrieren. Seine Lage ist höchst merkwürdig, zwiespältig. Seine noch in den Kinderschuhen steckende, aber sich kräftig entwickelnde Industrie ist in mißlich-einseitiger Weise auf den Absatz von Massen- und Stapelartikeln nach China, seinem Hauptabnehmer, hin orientiert; da sie ohnehin mit mancherlei inneren Krisen zu kämpfen hat, würde sie durch eine langanhaltende Dauer der revolutionären, Handel und Wandel brachlegenden Wirren von einer Katastrophe schlimmster Art bedroht. Japan stehen so naheliegende, ja zwingende Gründe zur Einmischung in die chinesischen Verhältnisse zur Seite wie keiner anderen Nation. Dabei hat es allseits geschickt die Vorbereitungen zu einer derartigen Aktion getroffen. Nach der Einverleibung Koreas wird noch in diesem Jahre das Schienennetz vollendet sein, das Japan erlaubt, seine Armeemassen nach wenigen Stunden Seefahrt durch das „Land der Morgenfrische" nach beliebigen Punkten der südlichen und mittleren Mandschurei zu werfen, wo es gleichzeitig durch stetige Forderung neuer handelspolitischer und industrieller Vorrechte seine wirtschaftliche Stellung immer wurzelfester gemacht hat. Es steht auf der Weg-

scheide, den Charakter des „Reichs der zehntausend Inseln" abzustreifen und zu einer Festlandsmacht zu werden. Schon rät der „Nitschi Nitschi" dem Mikado, seine Residenz von Tokio nach Söul zu verlegen. Auf der anderen Seite aber bildet einen starken Hemmschuh seiner Aktionskraft der wenig günstige Stand seiner Finanzen. Die sogenannte „negative Finanzpolitik" Yamamotos, des neuen Verwesers seines Staatshaushalts, verlangt, um dessen Gleichgewicht herzustellen, Abstriche und Einschränkungen an allen Ecken und Enden; so sind die Kosten für die Aufstellung zweier neuer Divisionen in Höhe von 80 Millionen Yen im Etat 1911/12 abgesetzt worden, und so wurde aus dem neuen Flottenbauprogramm mit seinen Anforderungen von 350 Millionen ein abgeschwächtes mit einem Aufwand von 80 Millionen in sechs Jahren. Der „Yamato" mag daher die Stimmung in den Regierungskreisen nicht ganz unrichtig charakterisiert haben, wenn er, jede kriegerische Absicht Japans weit wegweisend, in hohen Tönen meinte: „Unser Reich ist der Eckpfeiler des Friedens in Ostasien und auf dem Stillen Ozean. Es hat das Abkommen mit Rußland, das Bündnis mit England; es ist der deutsch-britischen Verständigung beigetreten. Es wünscht alle diese guten Beziehungen aufrecht zu erhalten und durch sie als Makler vernünftigen Vertragens der Völker die Ruhe in sturmdrohender Zeit aufrecht zu erhalten."

Für Frankreich, das bekanntlich große Anstrengungen macht, um von Tonkin aus auf der Sangkoistraße nach den wertvolle und ausgiebige Metallschätze bergenden Gebieten des oberen Yangtse zu gelangen, läge es nahe, die günstige Gelegenheit zu benutzen, um ein Protektorat über Yünnan zu begründen, das sich, dem Beispiel der Mongolei folgend, unabhängig erklärt hat, ebenso wie in der imperialistischen Presse Londons der englischen Regierung geraten worden ist, sie solle in Tibet „ihr ostasiatisches Tripolis" suchen. Zwischen den guten Wünschen und deren Erfüllung liegen indessen, wie es zu gehen pflegt, hohe, schwer zu überkletternde Hindernisse. Nach den Erfahrungen, die England bei der Expedition Younghusbands gegen Lhasa gemacht, ist es nicht anzunehmen, daß es sich um des Besitzes von Tibet willen, der politisch von sehr fraglichem, wirtschaftlich von zweifellos sehr geringem Wert ist, wieder in ein Unternehmen von so zweifelhaften Erfolgsmöglichkeiten und noch zweifelhafteren Fernwirkungen einlassen wird, während die französische Regierung mehr als genug Sorgen hat, um mit dem aufsässigen und stets zu Putschen bereiten Chinesentum in Kotschinchina fertig zu werden, und daher große Bedenken tragen muß, durch aggressives Vorgehen nach dem Norden die Verbindungen dieser Revolutionsgeister mit dem Bandenwesen, das die Propaganda der Komingtang gerade in südchinesischen Grenzgebieten zu besonderer Blüte gebracht hat, noch enger zu gestalten. Das Schwergewicht der internationalen Frage wird also einstweilen wenigstens durch diese Reibungsflächen von dem nordostasiatischen Wetterwinkel nicht weggerückt; die Verwicklungen und Zusammenhänge des Problems lassen sich unter dieser Voraussetzung am ehesten von folgenden drei Gesichtspunkten aus als prismische Strahlenquellen klarstellen. Der vorjährige Abschluß der Pekinger Zweihundertmillionen-Anleihe bedeutete insofern eine sehr gewichtige Wendung im Schachspiel der Westmächte um ihr Ansehen und ihre Interessenentwicklung, als bisher anerkannte Vertragsrechte in der Mandschurei, mit der Schiene, Schutztruppe und was dergleichen Werkzeuge wirt-

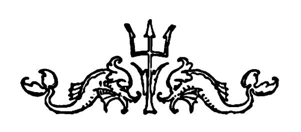
schaftlicher Machtgewinnung mehr sind, nur Japan und Rußland besaßen. Jetzt aber wurde plötzlich das ganze Konzert der Westmächte durch kapitalistische Kooperation Vertreter unmittelbarer Interessen: ein Drittel des von deutschen, englischen, französischen, amerikanischen Banken geliehenen Geldes soll unter Geschäftsvermittlung der japanischen Yokohama Spezie Bank der kulturellen Erschließung der Mandschurei dienen. Hand in Hand mit diesem synthetischen Prozeß ging aber eine durchgreifende Verschiebung der Stellung derjenigen Macht, die bisher die Zunge an der Wage der ostasiatischen Politik gewesen: Englands. Der Hebel der so entstandenen neuen Gewichtsverteilung war die Revision des britisch-japanischen Bündnisvertrages. Das alte, am 12. August 1905 abgeschlossene Abkommen bezweckte nach dem offiziellen Tenor die Befestigung und Erhaltung des allgemeinen Friedens in Ostasien und Indien, die Sicherung der Unabhängigkeit und Unversehrtheit Chinas, endlich den Schutz der Gebietsrechte Großbritanniens und Japans in Ostasien und Indien und die gemeinsame Verteidigung ihrer Interessen in diesen Machtsphären. Es handelte sich also um eine Allianz sehr enger Bindung, die beide Komparenten zu wechselseitiger Hilfe mit der Waffe in der Hand verpflichtete, „wo und wann immer der eine oder der andere von irgendwelcher Macht oder einem Bund von Mächten angegriffen würde". Nur im Fall eines russisch-japanischen Krieges sollte sich Englands Unterstützung des mongolischen Verbündeten auf Wahrung strenger Neutralität beschränken. Daß dieses Bündnis Australien, Neuseeland und Kanada, die Japans Auswandererheere sich nach Möglichkeit fern zu halten suchen und außerdem dessen imperialistischen Machtausdehnungsdrang im Bereich des Pazifischen Ozeans fürchten, ein Dorn im Auge war, ist bekannt, und auf der vorjährigen Reichskonferenz wurde dementsprechend das Auswärtige Amt zur Kündigung des Abkommens von den „Schwesterstaaten" von neuem energisch gedrängt. Dessen Durchsicht und Umgestaltung wurde aber überdies durch die gleichzeitig stattfindenden Verhandlungen zwischen Washington und London über den britisch-amerikanischen Schiedsvertrag unumgänglich notwendig gemacht, der eben nur dann eine sichere, reale Grundlage haben kann, wenn keinerlei Verbindlichkeiten bestehen, die die Vertragschließenden zu kriegerischen Maßnahmen gegeneinander zwingen können. Die nordamerikanische Union ist also gänzlich aus der Reihe der Mächte, deren etwaige Angriffe zu militärischer Hilfsleistung verpflichten, gestrichen worden; als Äquivalent dafür wurde das Mikadoreich von dem lästigen Zwang befreit, Großbritannien bei Konflikten an der indischen Grenze unterstützen zu müssen. So ist England von seiner früher freien in eine wenig beneidenswerte gebundene Stellung gedrängt worden; denn gibt es auf Grund seiner Ententeverpflichtungen Rußland oder Japan freie Hand in der Mongolei oder der Mandschurei, so verdirbt es das Spiel entweder mit der einen oder der anderen Macht, auf jeden Fall aber mit den Vereinigten Staaten. Endlich kreuzen sich an diesem Schnittpunkte in seltsamem Wechselspiel die Zielstrebigkeiten eben derselben Mächte von einer anderen Seite her. Bekanntlich hat kürzlich eine Londoner Telegraphenagentur den Text des Geheimvertrags veröffentlicht, den die Pekinger Regierung 1909 mit einer Gruppe amerikanischer Bankhäuser über die Finanzierung und den Bau der Linie Tschintschan—Aigun abgeschlossen hat zur Gewinnung eines Druckmittels gegen die „habgierige Politik" — so heißt es in der beigegebenen Denkschrift ausdrücklich —

Rußlands und Japans, die denn auch das Abkommen heftig bekämpften. Seitdem hat sich, soweit man aus den Anzeichen diplomatischer Vorgänge urteilen kann, die Interessengemeinschaft zwischen Peking und Washington noch immer enger geknüpft, enger vielleicht, als gemeinhin angenommen wird.

* * *

Welche Kräfte in der Seele des chinesischen Volkes mit seiner eigenartigen sozialen Kohärenz und seiner tiefen, aber auf ganz anderen als den europäischen Bahnen wandelnden intellektuellen Veranlagung schlummern und wie diese Energien in dem gegenwärtigen Gärungsprozeß sich geltend machen werden, ob wiederum aus dem Inneren Asiens ein Herrscher und ein Herrenvolk kommen und den verwaisten Drachenthron besetzen, ob dem Sturz der Mandschu eine lange Zeit der Anarchie, der Trennung des Nordens vom Süden, der Absplitterung der Außengebiete folgen wird, oder ob endlich die Nation, die Vergangenheit wirklich und innerlich überwindend, das große, durchaus neue, charaktereigentümliche und wurzelfeste Staatsgebilde schaffen wird, dessen Idealgestalt ihr seit Jahrtausenden in dunklen, nebelhaften, kaum begrifflich gewordenen Umrissen vorschwebt, darüber irgendwelche sichere, nicht lediglich aufs Raten sich stützende Prognose zu stellen ist heute vollkommen unmöglich. Nur so viel ergibt sich aus geschichtlichen wie psychologischen Folgerungen gleich zwingend, daß das Vertrauen auf den Bestand der Republik von der Komingtang Gnaden nicht groß sein kann und daß daher aller Wahrscheinlichkeit nach die heutige Wendung der Dinge nur einen Aktschluß im Revolutionsdrama, nicht die endgültige Katharsis bedeutet. Ostasien dürfte also ein noch gefährlicheres weltpolitisches Explosionszentrum werden, als es heute das Mittelmeer ist. Die versuchte Analyse der internationalen Lage ergab hier ein Bild des Averses, der eine außerordentliche Vermehrung der Reibungsflächen und eine gleich große Verschärfung der Entzündungsgefahr zeigte, des Reverses, der auf eine merkwürdig gleichmäßige Auswiegung der Kräfte und Einflüsse der Mächte hinweist. Und darauf beruht die Hoffnung, daß es möglich sein wird, den Völkerfrieden trotz allen sturmdrohenden Gewitterwolken aufrecht zu erhalten. Deutschland aber, dem die Preß-Hetzgemeinschaft seiner Gegner wie überall, so auch hier die unglaublichsten ehrgeizigen Pläne andichtete, besitzt in Wirklichkeit ein natürliches und starkes Interesse an der Unversehrtheit Chinas und an der Aufrechterhaltung der offenen Tür wie kaum eine andere Macht und hat dementsprechend unverbrüchlich gehandelt. Durch den Notenwechsel zwischen Berlin und Washington ist in glücklicher Weise eine Politik eingeleitet worden, die einen Block der gleichen Friedenszielen und der Erhaltung des status quo zustrebenden Mächte zu bilden geeignet ist, und hoffentlich durch deren Unterstützung siegreich bleiben wird.

Dr. Frhr. von Mackay.



Vom Hydrographischen Bureau zum Nautischen Departement.
1861 bis 1911.

Die vom Nautischen Departement des Reichs-Marine-Amts im Oktober 1911 herausgegebene Denkschrift „50 Jahre vom Hydrographischen Bureau des Königlich Preußischen Marine-Ministeriums zum Nautischen Departement des Reichs-Marine-Amts, 1861 bis 1911" ist die erste amtliche Schilderung der Entwicklungsgeschichte eines Teiles unserer Marine-Zentralbehörde. Sie gibt mit den drei Kartenbeilagen, die uns die Vermessungsarbeiten der Kaiserlichen Marine in außerheimischen Gewässern, den Stand des deutschen Seekartenwerks und eine Übersicht der deutschen Seehandbücher und Leuchtfeuerlisten anschaulich vor Augen führen, vielfache Aufklärungen über Zweck und Ziel der hydrographischen Arbeiten der preußischen Marine und gewährt einen klaren Einblick in die umfassende Tätigkeit des heutigen Nautischen Departements. Die Vielseitigkeit der Aufgaben, die dieser Gruppe des Reichs-Marine-Amts zufallen, die im Gegensatz zu der Tätigkeit der anderen Departements nicht nur für die Marine, sondern in gleichem Maße für die gesamte Schiffahrtswelt von großem Werte sind, berechtigt die kleine Schrift, weit über unsere Marine hinaus die Aufmerksamkeit aller mit Deutschlands Schiffahrt und Welthandel in Beziehung stehenden Kreise zu erwecken.

Der erste Teil der Denkschrift behandelt den Werdegang des Nautischen Departements, während der zweite Teil in reichem Maße dessen besondere Tätigkeit schildert.

Erster Teil: Die Entwicklungsgeschichte.

In allen Kulturstaaten bestand von jeher zwischen der Kriegsmarine und den Seeinteressen des betreffenden Landes ein inniger Zusammenhang. Er beschränkte sich nicht nur auf Förderung und Schutz der Handelsmarinen, sondern erweiterte sich auch mehr und mehr dahin, daß der Staat, verkörpert durch die Admiralität, alle Schiffahrtsinteressen durch Vermessungen, Anfertigen von Seekarten, Kontrolle des Seezeichen- und Lotsenwesens, des Nachrichtenwesens über Fahrwasserangelegenheiten oder den Wetterdienst in weitem Maße leitete und beaufsichtigte. In Preußen und den anderen deutschen Seeuferstaaten war wegen der fehlenden Kriegsmarine auf allen diesen Gebieten bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts so gut wie nichts getan.

Schon bald nach der Gründung der Königlich Preußischen Marine empfand man in der damaligen Marineabteilung des Allgemeinen Kriegsdepartements im Kriegsministerium, dem vom Jahre 1849 bis 1854 die gesamte Marineverwaltung unterstellt war, den Mangel der hydrographischen und meteorologischen Mitarbeit sowie die Abhängigkeit vom Auslande in bezug auf Seekarten und alle anderen Hilfsmittel der Nautik. Gab es doch damals an deutschen Seekarten nur den vom Handelsministerium herausgegebenen, aus etwa 20 Karten der Ostsee bestehenden „Preußischen Seeatlas".

Als treibende Kraft zur Verwirklichung der Errichtung eines Hydrographischen Amts in Preußen lernen wir den Professor Heinrich Berghaus, den Altmeister der deutschen Kartographie, kennen. Er trat, nachdem 1853 die Admiralität gegründet worden

war, schon 1854 an den Oberbefehlshaber der Marine, Prinz Adalbert von Preußen, mit einer Eingabe heran, die die Gründung eines Hydrographischen Amtes beantragte.

Diese Eingabe hatte zur Folge, daß Berghaus eine eingehende und außerordentlich interessante Denkschrift einreichte, die fast das ganze Arbeitsgebiet des späteren Hydrographischen Amts umfaßte. Sie ist erfreulicherweise wegen der klaren, weitausschauenden Gedanken dem Aktentode entrissen und als Anlage in die Denkschrift aufgenommen worden. Mangelnde Geldmittel machten jedoch diese Anregung unmöglich. Prinz Adalbert schreibt an ihn, „daß wegen Mangel an den nötigen Fonds von einer Ausführung Ihrer Ideen abgestanden werden muß".

Ein einziger Seeoffizier — der Navigationslehrer an dem 1856 in Berlin gegründeten Seekadetten-Institut — bearbeitete von 1857 bis 1861 in der Admiralität die hydrographischen Angelegenheiten. Als aber die Ende der 50er Jahre energisch in Angriff genommene Vermessung des neu erworbenen Jade-Gebietes das Verarbeiten des gewonnenen Materials zu Seekarten verlangte, wurde die Gründung eines Hydrographischen Bureaus notwendig.

Am 25. September 1861 wurde daher folgende Allerhöchste Kabinetts-Order erwirkt:

„Auf Ihren Vortrag will Ich die durch das Organisations-Reglement für die Stationskommandos vom 28. Juni 1854 errichtete Stelle eines Navigations-Direktors aufheben. Gleichzeitig will Ich genehmigen, daß zur Wahrnehmung der bisher dem Navigations-Direktor obgelegenen hydrographischen Arbeiten ein Hydrographisches Bureau bei dem Marine-Ministerium errichtet werde, und haben Sie das Weitere hiernach zu veranlassen.

Schloß Engers, den 25. September 1861.

gez. Wilhelm.

ggez. v. Roon.

Das neu gegründete Hydrographische Bureau wurde zunächst dem Dezernat für Ausrüstung im Marineministerium unterstellt. Eine der wichtigsten Aufgaben war das Sammeln von Nachrichten für Seefahrer, um die Seekarten und Bücher auf dem laufenden halten zu können. Ferner sah die Dienstvorschrift Vermessungsarbeiten, Anfertigung und Beschaffung von Seekarten und Ankäufe der nautischen Instrumente vor.

Ende der 60er Jahre entschlossen sich das preußische Kriegs- und Marineministerium, dem Handelsminister vorzuschlagen, die Schiffsführer und Steuerleute der Handelsmarine zur Mitarbeit zu gewinnen. Es wurde sowohl diesen als auch den Navigationsschülern empfohlen, alle auf Seereisen gefundenen Inseln, Untiefen und gefährlichen Punkte möglichst genau zu bestimmen und ihre Beobachtungen dem Hydrographischen Bureau mitzuteilen. Wir können hierin einen Wendepunkt der Tätigkeit der preußischen Marinebehörde erblicken; denn während bisher das Arbeitsfeld fast ausschließlich in den heimischen Gewässern lag, erweiterte sich dieses durch die Mitarbeit der Handelsmarine auf alle Meere; der hydrographischen Tätigkeit der preußischen Marine wurde dadurch der Stempel der internationalen Mitarbeit aufgeprägt.

Als nach dem Kriege 1870/71 die Marine kaiserlich wurde und sie durch die Wiederschaffung der Admiralität — nun der einzigen Zentralbehörde — selbständig

und vom Kriegsministerium losgelöst wurde, erhob man auch das Hydrographische Bureau, seiner steigenden Wichtigkeit entsprechend, zum selbständigen Dezernat.

Der an die Spitze der Marine berufene neue Chef, Generalleutnant v. Stosch, verstand es, überall in der Marine neues Leben zu erwecken und auf allen Gebieten zu reger Tätigkeit anzuspornen. Sein scharfer Blick erkannte, daß die Marine, die an den Lorbeeren des großen Krieges leider keinen Anteil hatte, durch kein besseres Mittel volkstümlich werden konnte, als durch wissenschaftliche Betätigung und Förderung allgemeiner Seeinteressen. Welchen großen Wert er auf die Tätigkeit des Hydrographischen Bureaus legte, beweist die Tatsache, daß er den ihm 1872 vom Vorstande, Korvettenkapitän Knorr, vorgelegten Entwurf persönlich erweiterte und als ersten Paragraphen des großzügigen Programms einsetzte:

„Das Hydrographische Bureau hat die Aufgabe, alle für die Kriegs- und Handelsmarine zur Schiffahrt notwendigen oder nützlichen Kenntnisse zu sammeln und nutzbar zu machen."

Förderung der Schiffahrt, Freimachen vom Auslande auf allen Gebieten der Nautik waren die Hauptziele. Noch heute sind sie nicht überall erreicht.

Infolge des allgemeinen Überganges vom Holz- zum Eisenschiffbau wurde die Kompaßfrage als bisher wenig beachtetes und noch ungelöstes Problem brennend. Ein ausgezeichneter Vortrag des Dr. Georg Neumayer über den Magnetismus auf eisernen Schiffen machte den General v. Stosch auf diese Persönlichkeit aufmerksam. Mit sicherem Blick zog er den seemännisch gebildeten Gelehrten als Mitarbeiter heran, ihn 1872 zum „Hydrographen" der Admiralität ernennend. Diesem bedeutenden Manne hat die Marine eine schnelle Entwicklung auf nautisch-wissenschaftlichem Gebiete zu verdanken. Schon 1874 mußte bei der durch Neumayer sehr viel reger gewordenen Tätigkeit das Personal des Hydrographischen Bureaus vermehrt werden.

Auf den großen Wirkungskreis und die Verdienste Neumayers ist bereits früher in dieser Zeitschrift hingewiesen;*) hier sei nur wiederholt, daß er auf dem Gebiete des Erdmagnetismus, der Bestimmung der magnetischen Elemente, der Deviationslehre, der Gezeiten- und der Vermessungslehre bahnbrechend vorging; er gab Anweisungen zur Prüfung der Vermessungs- und nautischen Instrumente; die ersten Versuche mit brauchbaren Fluidkompassen, die von Bamberg nach Neumayers Angaben hergestellt wurden, sind sein Werk.

Im Jahre 1875 übernahm das Deutsche Reich die 1868 von Privatleuten gegründete Norddeutsche Seewarte in Hamburg. Eine weitgehende Umwandelung und Erweiterung dieses Institutes wurde vorgenommen. Dem Hydrographischen Bureau unterstellt, sollte die nunmehrige Deutsche Seewarte die amtliche Zentralstelle für die maritime Meteorologie sein, Witterungskunde ausüben und Sturmwarnungen für die Seeschiffahrt und Hochseefischerei herausgeben. Alle nautisch-wissenschaftlichen Bedürfnisse der Handelsmarine sollte die Seewarte befriedigen, sowohl durch unmittelbare Unterweisungen als auch durch Prüfung und Weiterausbildung der auf Handelsschiffen gebräuchlichen nautischen Instrumente. Zum ersten Direktor wurde der bisherige Hydrograph, Admiralitäts-Professor Dr. Neumayer, ernannt.

*) Marine-Rundschau 1909, Juliheft S. 840.



Das durch die Regsamkeit und Tatkraft des Generals v. Stosch hervorgerufene Anwachsen der Geschäfte machte 1879 eine Umwandlung des Hydrographischen Bureaus notwendig. Es wurde in das Hydrographische Amt der Admiralität umgewandelt, eine Bezeichnung, die es bis zum Jahre 1893 behielt.

Das neue Amt erhielt folgenden Geschäftsverteilungsplan:

Dezernat H I: Sektion I: Vermessungen usw., Lotsen-, Betonnungs- und Leuchtfeuerwesen; — Sektion II: Herstellung von Karten, Plänen usw.; — Sektion III: Literarische Arbeiten, Bibliothek mit Karten-, Bücher- und Zeitschriftensammlung.

Dezernat H II: Sektion IV: Instrumentenwesen, Instrumenten- und Modellsammlung; — Sektion V: Wissenschaftliche Arbeiten auf dem Gebiete der Meteorologie usw., experimentelle Untersuchungen, Observatorium Wilhelmshaven für astronomische, magnetische, geodätische und andere wissenschaftliche Arbeiten.

Von 1876 bis 1886 war Kontreadmiral Frhr. v. Schleinitz Vorstand, unter dessen bewährter Leitung auf allen Gebieten der Hydrographie eine ruhige und zielbewußte Weiterentwicklung zu verzeichnen ist. Als Seeoffizier mit reichem Wissen und großer praktischer Erfahrung auf allen einschlägigen Gebieten — er war Kommandant S. M. S. „Gazelle" während der wissenschaftlichen Expedition 1874 bis 1876 — war es ihm vergönnt, in den zehn Jahren seiner Amtsführung das Hydrographische Amt in seinen Leistungen den gleichen älteren Anstalten anderer Seemächte ebenbürtig an die Seite zu stellen.

Durch Allerhöchste Kabinetts-Orders vom 28. und 30. März 1889 trat an die Stelle der Admiralität das Reichs-Marine-Amt als oberste Verwaltungsbehörde.

Das Hydrographische Amt wurde zunächst von dieser einschneidenden Organisationsänderung nicht berührt. Als aber am 1. April 1893 die Reichsaufsicht über das Seezeichenwesen von dem Reichsamt des Innern auf das Reichs-Marine-Amt überging, hatte das Hydrographische Amt nicht mehr rein hydrographische Arbeiten zu leisten; man wandelte es daher um in die „Nautische Abteilung des Reichs-Marine-Amts".

Als Organe des Reichs-Marine-Amts für die Reichsaufsicht über das Seezeichenwesen wurden 1894 die sechs Küstenbezirksämter Danzig, Stettin, Kiel, Husum, Bremerhaven und Wilhelmshaven eingerichtet, deren Vorstände — die Küstenbezirksinspektoren — als Reichskommissare tätig sind. Mit der Übernahme der Aufsicht über die Seezeichen tat die Marine einen großen Schritt vorwärts in der Förderung der deutschen Schiffahrtsinteressen. Der Nautischen Abteilung wurde ferner die Mitarbeit an den verschiedensten allgemeinen Schiffahrtsangelegenheiten übertragen, die auch für die Weiterentwicklung der Marine von Bedeutung waren. Die Ergebnisse der Vermessungen in den deutschen Kolonien wurden reicher, die Bearbeitung wissenschaftlicher Fragen auf dem Gebiete der nautischen Astronomie, Ozeanographie, Küstenvermessung, Gezeitenlehre usw. nahm zu.

Durch das schnelle und ungeahnte Anwachsen der deutschen Seeinteressen, das Emporblühen der Kriegs- und Handelsflotte, steigerte sich der Wunsch nach Unabhängigkeit vom Auslande in bezug auf Seekarten und Instrumente.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, Admiral v. Tirpitz, ergriff im März 1900 die Initiative in dieser nationalen Frage:

„Es erscheint mir der Bedeutung und Größe der deutschen Schiffahrt angemessen, daß sie auch in nautischer Beziehung — namentlich was Seekarten, Instrumente (Kompasse) und Bücher (Segelanweisungen) betrifft — vom Auslande unabhängig zu machen ist, wie dies jetzt hinsichtlich des Personals und Materials der Fall ist. Die Schwierigkeiten, mit den renommierten Instituten Englands und Amerikas in Wettbewerb zu treten, sind allerdings groß und nur zu überwinden, wenn gleichwertiges oder besser noch überlegenes Material den Schiffern und Reedern geboten wird."

Das deutsche Seekartenwerk, das uns nach seiner Fertigstellung in die Lage setzen soll, auf allen Meeren nach deutschen Seekarten und deutschen Seehandbüchern zu fahren, wurde begonnen. Die Kosten für die Herstellung innerhalb 30 Jahren wurden auf etwa 8 Millionen ℳ geschätzt.

Das Zusammenwirken mit der deutschen Handelsmarine auf nautischen Gebieten wurde fruchtbringender, die Beziehungen zum Deutschen Schulschiffsverein, Deutschen Nautischen Verein, Verbande der Seeschiffervereine und zur Seefischerei wurden reger als bisher.

Am 14. März 1908 wurde durch Allerhöchste Kabinetts-Order die bisherige Nautische Abteilung zum Nautischen Departement erhoben. Das einstige kleine Hydrographische Bureau war nun den anderen großen Gruppen des Reichs-Marine-Amts gleichgestellt.

Zweiter Teil: Tätigkeit des Nautischen Departements.

Wir werden in diesem Teile in das große Gebiet der reichen nutzbringenden Tätigkeit des Nautischen Departements auf den hydrographischen und nautisch-wissenschaftlichen Gebieten eingeführt. Wir lernen die Arbeiten und Leistungen unseres Vermessungsdienstes kennen, erfahren, mit welchen Mühen und Kosten die deutschen Seekarten und Seehandbücher hergestellt werden, lesen Wissenswertes über das nautische Nachrichtenwesen, die nautischen Instrumente und über die Tätigkeit der beiden Gelehrten: des Physikers und des Astronomen. Wir werden ferner eingeweiht in die Mitarbeit an allen Schiffahrtsangelegenheiten und in die Tätigkeit der Deutschen Seewarte und der Observatorien und lesen interessante Einzelheiten der selbständigen wissenschaftlichen Expeditionen der Kaiserlichen Marine und ihrer Beteiligung an ozeanographischen und anderen Forschungen. Zum Schluß werden uns noch die nautisch-wissenschaftlichen Veröffentlichungen vor Augen geführt.

Zum ersten Male trat die Notwendigkeit der **nautischen Vermessungstätigkeit** im Jahre 1854 an die Königlich Preußische Marine heran, als das Jade-Gebiet von Preußen übernommen wurde. Damals war man auf die Mitarbeit und Gefälligkeit des Großen Generalstabes angewiesen, heute erziehen wir uns in der Vermessungs-Kompagnie fachmännisch geschultes Unterpersonal und bilden in jährlichen, von Seeoffizieren geleiteten Kursen die für die Vermessungsschiffe bestimmten Offiziere aus. Die praktische Vermessungstätigkeit entwickelte im Laufe der Jahre eigene ver-



einfachte Arbeitsmethoden, so daß heute in derselben Zeit bedeutend größere Gebiete vermessen werden als in früheren Jahren; die Denkschrift gibt uns hierfür auf Seite 20 eine klare Statistik.

Bis Deutschland in die Reihe der Kolonialmächte trat, war von einer systematischen Vermessungstätigkeit in außerheimischen Gewässern nicht die Rede. Wohl führten unsere Schiffe im Auslande, namentlich in Ostasien und in der Südsee, zahlreiche kleinere Vermessungen aus, die auch für Karten und Pläne verarbeitet wurden, aber regelrecht vermessen wurde nur an unseren deutschen Küsten.*)

Der größte Teil der Vermessungen in den heimischen Gewässern war bis zum Jahre 1884 ausgeführt worden; aber mit den steigenden militärischen Anforderungen an die Marine, mit dem Bau der Panzerkanonenboote und Torpedoboote wurde der Wunsch nach genaueren Karten laut. Nach den neuaufgestellten Grundsätzen sollte die Ostsee alle 8 bis 10 Jahre neu aufgenommen werden, während die engeren, dauernden Änderungen unterworfenen Gewässer der Nordsee jährlich zum Teil neu vermessen oder mindestens kontrolliert werden sollten. Bis 1905 waren in der Nord- und Ostsee alte, für die Vermessungsarbeiten hergerichtete Avisos und Kanonenboote („Pommerania", „Drache", „Nautilus", „Albatroß", „Hyäne") in Dienst, von 1906 an das neue Vermessungsschiff „Möwe". Daneben werden die kleinen, für 13 Mann eingerichteten Peilboote mit Vorteil verwendet.

In unseren Kolonien wurde zunächst mit den Vermessungen des Küstengebietes von Kamerun begonnen. Die Stationskreuzer der westafrikanischen Station führten gelegentlich Aufnahmen aus, bis man 1891 mit der planmäßigen Vermessung durch Vermessungsdetachements anfing. Der frühere Gouvernementsdampfer „Nachtigal" wurde 1895 von der Marine als „Peilboot Kamerun" für die Vermessung übernommen, und endlich wurde von 1898 bis 1905 die Küsten- und Seevermessung durch das Vermessungsschiff „Wolf" beendet.

An der Küste unseres Schutzgebietes in Südwestafrika hatte ebenfalls S. M. S. „Wolf" vermessen. Um die Arbeiten aber nach Heimsendung dieses Schiffes nicht ganz liegen zu lassen, erhielten die Stationskreuzer „Sperber" und „Panther" besondere Vermessungsdetachements, denen es auch gelang, das lange Küstengebiet von der Kunene- bis zur Oranje-Mündung flüchtig und einzelne Teile genau aufzunehmen. Zur Beendigung der Vermessungen ist das neue Vermessungsschiff „Möwe" im Mai 1911 nach Südwestafrika entsandt worden, und es steht zu hoffen, daß die dortigen Küstenvermessungen in etwa 2 bis 3 Jahren beendet sein werden.

Die 28 sm lange Küstenstrecke von Togo ist von 1908 bis 1910 von S. M. S. „Sperber" aufgenommen.

Für die Küste unseres Schutzgebietes in Ostafrika lagen britische Seekarten aus den Jahren 1874 bis 1878 vor. Das zum Vermessungsschiff hergerichtete alte Kanonenboot „Möwe" begann dort 1891 mit den Arbeiten. Die Prüfung des alten Kartenmaterials ergab jedoch, daß dieses noch auf Jahre hinaus den Bedürfnissen der Schiffahrt genügen würde. Da nun die Mittel für nur ein Auslandsvermessungs-

*) Die Denkschrift zeigt auf S. 24 und 25 in langer Liste alle von 1873 bis 1910 durchgeführten gelegentlichen Vermessungen.



schiff zur Verfügung standen, brach man 1894 die Vermessungen in Ostafrika ab und sandte S. M. S. „Möwe" in das für die Schiffahrt noch fast unerschlossene deutsche Schutzgebiet in der Südsee.

In dem gewaltigen Seegebiet von Deutsch-Neuguinea mit seinen zahlreichen Inselgruppen lag seit 1895 der Schwerpunkt unserer Auslandsvermessungstätigkeit; S. M. S. „Möwe" war bis 1905 dort stationiert und wurde dann durch das neue Vermessungsschiff „Planet" abgelöst. Die Vermessung schreitet nach einheitlichem Plane fort. Nach den wichtigsten Häfen sind die wichtigsten Schiffahrtswege in Angriff genommen worden. Bei der großen Ausdehnung des mit zahlreichen Inseln, Riffen und Atollen bedeckten deutschen Gebiets in der Südsee wird jedoch die Vermessung die volle Tätigkeit mehrerer Vermessungsschiffe noch viele Jahre in Anspruch nehmen.

Nach der Besetzung des Kiautschou-Gebiets war es eine der ersten Aufgaben der Marine, durch Vermessung des See- und Landgebietes sichere Unterlagen für den Ausbau der Kolonie zu schaffen. Die Aufgabe wurde durch den leider allzu früh verstorbenen Korvettenkapitän Deimling, einer Autorität auf vermessungstechnischem Gebiete, durchgeführt und beendet.

Die umfangreichste Arbeit des Nautischen Departements liegt in der Herstellung des deutschen Seekartenwerkes und der Seehandbücher.

Wie bereits im ersten Teil erwähnt worden ist, faßte die Marineverwaltung im Jahre 1900 den Entschluß, durch Selbstanfertigung der Seekarten auch der außerheimischen Gewässer, sich vom Auslande unabhängig zu machen. Es ist eine große, hohe Kosten verlangende Aufgabe, die dereinst in ihrer Vollendung ein nationales Werk ersten Ranges darstellen wird. Mit der Herstellung des deutschen Seekartenmaterials hält die Bearbeitung der Seehandbücher, Leuchtfeuerverzeichnisse und Gezeitentafeln gleichen Schritt. Begonnen wurde die Arbeit mit der Herstellung der Seekarten der schwedischen und russischen Ostsee, der britischen Küste und des englischen Kanals. Der leitende Gesichtspunkt zur weiteren Herausgabe außerheimischer Karten ist der, daß die wichtigsten Seestraßen, auf denen deutsche Linien verkehren, zuerst bearbeitet werden. So ist das Mittelmeer, der Weg nach Ostasien und um Afrika herum fertig, das nächste Ziel ist der Weg nach Amerika, nach dem Panamakanal und Australien.

Keine geringen Schwierigkeiten macht die Technik der Kartenherstellung. Es kommt hierfür nur der Kupferstich und Kupferdruck in Frage, zu deren Durchführung es bei uns an geeigneten Spezialisten mangelte.

Verhältnismäßig langsam gewöhnt sich die Handelsmarine an die deutschen Karten, die Macht der Gewohnheit spielt hierbei eine große Rolle. Die englischen Karten haben mit Recht einen Weltruf, auch geben sie die Tiefen in Faden an. Oft mag es unbequem sein, auf die deutsche mit der Meterbezeichnung überzugehen. Hoffentlich bricht sich aber in Schiffahrtskreisen die Ansicht immer mehr Bahn, daß unsere Seekarten denen aller Nationen mindestens gleichwertig sind, und daß das Reich mit der Herausgabe dieses Werkes eine deutsche Kulturarbeit leistet, die auch der Unterstützung der Handelsmarine bedarf.

Aus dem Kapitel über das Nautische Nachrichtenwesen erfahren wir, daß dieses sich in zwei Gruppen teilen läßt, und zwar in das Nachrichtenwesen zur Er-



gänzung der nautischen Karten und Bücher und das Nachrichtenwesen des Zeit- und Wetterdienstes. Dem ersteren Zwecke dienen die „Nachrichten für Seefahrer". Sie erscheinen seit 1883 wöchentlich als selbständige, vom Reichs-Marine-Amt herausgegebene Veröffentlichung und sind dauernd nach den Wünschen der Schiffahrtskreise und der Seeberufsgenossenschaft ausgebaut und verbessert worden. Ihr Zweck ist, eine zuverlässige Verbesserung der in Gebrauch befindlichen Seekarten und Seehandbücher zu gewährleisten.

Hier sei auch auf die halbmonatlich erscheinenden „Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie", die von der Deutschen Seewarte herausgegeben werden, hingewiesen. Sie veröffentlichen hydrographische Beiträge der Mitarbeiter zur See und wissenschaftliche Arbeiten, um die nautischen Wissenschaften (Hydrographie, Ozeanographie, Meteorologie, Kompaß- und Deviationslehre usw.) zu fördern.

Eine erst im Jahre 1911 eingeführte Art des Nachrichtenwesens sind die Postkartenblocks. Auf vorgedruckten Postkarten, die kostenlos abgegeben werden, sollen alle Nachrichten, die sich auf die Seekarten, Seehandbücher und Leuchtfeuerverzeichnisse beziehen, direkt dem Nautischen Departement mitgeteilt werden. Sie werden nicht allein im Inlande portofrei befördert, sondern auch durch Vermittlung aller deutschen Konsulate und Marine-Schiffsposten. Durch fleißige Benutzung dieser Einrichtung können die deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere zur Vervollkommnung des deutschen Seekartenwerks beitragen.

Das Nachrichtenwesen für den Wetter- und Zeitdienst wird fast ausschließlich von der Deutschen Seewarte bearbeitet. Sie sammelt als Zentralstelle für den Reichswetterdienst fast das gesamte für diesen Dienst erforderliche Beobachtungsmaterial des In- und Auslandes, indem sie täglich ein- oder zweimal zu bestimmten Zeiten telegraphisch die Wetterbeobachtungen erhält, die sie an die Wetterdienststellen, an Zeitungen usw. weitergibt. Die 15 über das ganze Reich verteilten Wetterdienststellen geben aus diesen Mitteilungen und den Beobachtungen ihres eigenen Bezirks eine für 24 Stunden geltende Wettervorhersage heraus. Für diesen landwirtschaftlichen Wetterdienst ist der Seewarte auch die Wetterdienststelle für Nordwestdeutschland angeschlossen. Der Wetterdienst für die Seeschiffahrt besteht in Sturmwarnungen und Windsemaphorsignalen, die auf telegraphische Nachricht seitens der Seewarte an den dafür eingerichteten Stellen der deutschen Küsten angezeigt werden. Gleichzeitig mit diesen telegraphischen Nachrichten werden die Sturmwarnungen durch Funkentelegraphie von Norddeich für die Nordsee, von Bülk für die Ostsee bekanntgegeben.

Auch Eisberichte werden täglich von den Küstenbezirksämtern in Kiel und Wilhelmshaven sowie von der Seewarte veröffentlicht; sie enthalten die Eisverhältnisse an der ganzen deutschen Küste und werden durch Zeitungen oder Aushang bekannt gegeben.

Seit 1910 werden auf Anregung des Nautischen Departements durch Verbindung mit dem Kaiserlichen Observatorium in Wilhelmshaven zur Bestimmung des Chronometerstandes von Norddeich täglich zu bestimmten Zeiten funkentelegraphische Zeitsignale und von der Seewarte funkentelegraphische Sturmwarnungssignale gegeben.

Der nun folgende Abschnitt behandelt die Entwicklung der nautischen Instrumente, von denen besonders Kompasse und Chronometer eingehend behandelt werden. Es ist erklärlich, daß die Instrumente für die ehemalige Königlich Preußische Marine anfänglich fast ausschließlich in England beschafft wurden, und daß erst nach und nach die Herstellung des größeren Teiles den deutschen Mechanikern übertragen werden konnte. Heute steht unsere feinmechanische und optische Industrie in jeder Beziehung auf der Höhe; die ausländische Konkurrenz ist verdrängt.

Mit Interesse können wir in der Schrift verfolgen, wie die Kompaßfrage mit Einführung des Eisenschiffbaues immer schwieriger wurde. Wir lasen bereits im ersten Teile, daß der Gelehrte Dr. Neumayer im Jahre 1872 durch einen Vortrag über den Magnetismus auf eisernen Schiffen die Aufmerksamkeit auf die Erforschung der magnetischen Verhältnisse an Bord lenkte. Während bis dahin nur Trockenkompasse zur Verfügung standen, ging man nun zu den Fluidkompassen über. Sie behaupteten sich bis in die neueste Zeit, waren aber natürlich vielen Änderungen, Neukonstruktionen und Verbesserungen unterworfen. Im letzten Jahrzehnt führten die immer noch zunehmenden Schwierigkeiten, auf den modernen Panzerschiffen brauchbare Plätze für Magnetkompasse zu finden, zu den Versuchen mit Kompaßübertragungen. So entwickelten sich die elektrische Übertragung des Holländers Einthoven, ausgebaut durch die Firma Siemens & Halske, und eine andere des Uhrmachers Freese, weiterentwickelt durch die Firma Neufeldt & Kuhnke in Kiel.

Eine völlige Befreiung von magnetischen Einflüssen brachte endlich die geniale Erfindung des Kreiselkompasses. Führer auf diesem Gebiete ist Dr. Anschütz in Kiel. Das erste bordbrauchbare Instrument dieser Art wurde 1908 auf S. M. S. „Deutschland“ mit Erfolg erprobt. Jetzt ist bereits eine große Anzahl von Schiffen mit diesen Kompassen ausgerüstet.

Auch mit dem Ankauf von Chronometern konnten wir uns erst ganz allmählich vom Auslande frei machen. Auf Seite 41 der Denkschrift finden wir eine lehrreiche Tabelle, welche zeigt, daß von den bei der Seewarte zur Prüfung eingegangenen Chronometern im Jahre 1898 nur 21 Prozent deutscher Herkunft waren, während 1910 bereits 98 Prozent aus der heimischen Industrie hervorgingen. Wahrlich ein schöner Beweis deutschen Strebens und deutscher Leistungsfähigkeit!

Ein weitverzweigtes Gebiet der Tätigkeit des Nautischen Departements bildet ferner die Mitarbeit an den allgemeinen Schiffahrtsangelegenheiten.

Durch Übernahme der Reichsaufsicht über das Seezeichenwesen vom Reichsamt des Innern im Jahre 1893 wurde die erst 1887 organisierte einheitliche Befeuerung und Betonnung unserer Küsten weiter ausgebaut; feste Grundsätze hierfür, für die Bezeichnung unserer Fahrwasser sowie für Nebelsignale wurden aufgestellt. Auch auf diesen Gebieten war es das Bestreben, uns vom Auslande freizumachen. Die großen Fortschritte, die das Leuchtfeuer- und Betonnungswesen an den deutschen Küsten gemacht haben, beweisen die bereitwillige Mitarbeit und die Leistungsfähigkeit der heimischen Industrie.

Leider noch nicht einheitlich organisiert ist das deutsche Lotsenwesen; heute regelt dieses noch jeder Uferstaat für sich. Aber die für unsere Flotte außerordentlich wichtige Lotsenfrage in der Elbe, Weser, Ems ist soweit geklärt, daß die durch das

Küstenbezirksamt in Wilhelmshaven dem Nautischen Departement unterstehenden Jadelotsen dauernd in bestimmter Reihenfolge zur Ausbildung in die Flußmündungen der Nordsee kommandiert werden.

An der Seegesetzgebung ist das Nautische Departement in lebhafter Weise als Mitarbeiter beteiligt, die eigentliche Bearbeitung liegt dem Reichsamt des Innern ob. Es sei erwähnt die Mitarbeit an der Seemannsordnung, dem Seeunfallgesetz, an der Verordnung für die Schiffahrt an der Unterelbe, Neuaufstellung der Seestraßenordnung u. a. m. Es wird auch besonders darauf hingewiesen, daß seit 1905 auf Betreiben des Nautischen Departements das Ruderkommando „Steuerbord" und „Backbord" im Sinne der Kaiserlichen Marine (Drehung des Schiffsbugs nach der kommandierten Seite) auch in der Handelsmarine eingeführt wurde.

In der zum Ressort des Reichsamts des Innern gehörenden „technischen Kommission für Seeschiffahrt", welche dazu berufen ist, auf Erfordern des Reichskanzlers Gutachten über Seeschiffahrtsangelegenheiten zu erstatten und Vorschläge zur Verbesserung von Seeschiffahrtseinrichtungen zu machen, ist ein Vertreter des Nautischen Departements für das Reichs-Marine-Amt ständiges Mitglied.

Häufig werden nautische Gutachten vom Reichsamt des Innern und vom Auswärtigen Amt verlangt. Die von den Seeämtern gegebenen Anregungen und Vorschläge wie zur Verbesserung von Seezeichen, Seekarten, Neuvermessungen usw. gehen dem Nautischen Departement zu. Mit der Seeberufsgenossenschaft, die einen großen Einfluß auf die Ausrüstung der Handelsflotte mit Seekarten, Seehandbüchern und Signalmitteln hat, besteht ein reger Verkehr.

Die dem Nautischen Departement außerordentlich wichtige Pflege und Weiterentwicklung des Signalverkehrs zwischen Kriegs- und Handelsschiffen führte 1906 zu dem „Signalverkehrsbuch". Die Hoffnung, hiermit das gesamte Signalwesen auf unseren Handelsschiffen, das noch lange nicht auf der gleichen Höhe wie bei anderen Nationen steht, zu heben, erfüllt sich langsam, aber stetig. Das Morse-Signalisieren bei Tag und Nacht, dem besonderer Wert beigelegt werden muß, soll auf Anregung des Nautischen Departements in den Lehrplan der Navigationsschulen aufgenommen werden.

Auch die Schulschiffsangelegenheiten der Handelsmarine gehören in das Gebiet des Departements sowie die Frage der Zuführung von Fürsorgezöglingen in die Seeschiffahrt. Wir erfahren, daß es sich wegen mangelnder Statistik über den Verbleib und die Führung dieser Zöglinge nach Entlassung aus der Fürsorge noch neutral verhält und daß die Handelsmarine sich energisch gegen diese Elemente sträubt.

Ferner ist der Schutz der Hochseefischerei sowie alle die Marine berührenden Fragen der Seefischerei dem Nautischen Departement übertragen. Mit dem Deutschen Seefischereiverein besteht ein intensives Hand-in-Hand-Arbeiten. So ist z. B. in Verbindung mit diesem auf dem Fischereikreuzer, den das Deutsche Reich infolge des internationalen Vertrages zur Regelung der Fischerei in der Nordsee von 1884 für 9 Monate des Jahres in Dienst hält, eine Fischereischule für die fast nur aus Fischern bestehende Besatzung eingerichtet worden; das Nautische Departement gibt mit seiner Hilfe eine nur für Fischereizwecke bearbeitete Seekarte heraus usw. Im vorigen Sommer wurde die preußische Regierung zur Bekämpfung der verbotenen

Schleppnetzfischerei in der westlichen Ostsee durch Gestellung von Torpedobooten für die Ausübung der polizeilichen Aufsicht unterstützt.

Die Denkschrift führt uns ein in die Tätigkeit der vom Nautischen Departement ressortierenden wissenschaftlichen Anstalten der Marine: der Seewarte, der Observatorien in Wilhelmshaven, Tsingtau und des Chronometer-Observatoriums in Kiel.

Zweck und Ziele der ersteren sind bereits erwähnt. Mit ihr ist der Name ihres ersten Leiters Neumayer für immer eng verknüpft.

Die Observatorien sind Prüfungs- und Aufbewahrungsstellen der Chronometer für die Schiffe der Kaiserlichen Marine. Demjenigen in Wilhelmshaven fällt als Sondertätigkeit die Herausgabe der deutschen Gezeitentafeln zu, während das in Tsingtau außer sonstigen wissenschaftlichen Aufgaben durch Wettervorhersage und Taifunwarnungen eine segensreiche Tätigkeit für die ganze Schiffahrt im Fernen Osten entfaltet.

Im letzten Kapitel lesen wir von den wissenschaftlichen Expeditionen, an denen sich die Marine, sei es direkt durch Entsendung von Kriegschiffen wie S. M. Schiffe „Gazelle" und „Planet" oder indirekt durch Mitarbeit an der Ausrüstung und den Vorarbeiten wie bei der „Valdivia"- und „Gauß"-Expedition, beteiligt hat.

Besonders erwähnt sei hier die bekannte und von reichen wissenschaftlichen Erfolgen gekrönte „Gazelle"-Expedition 1874 bis 1876, angeregt von Neumayer. Sie wirkte neben der gleichzeitigen „Challenger"-Expedition bahnbrechend für die Meeresforschung und führte auf ihrer Erdumsegelung weitgehende Forschungen auf allen Gebieten der Völker- und Länderkunde aus. Verschiedentlich wurden auch Kriegschiffe während ihrer Auslandsreisen zeitweise mit wissenschaftlichen Einzelaufgaben betraut; so führte S. M. S. „Elisabeth" 1877/78 Tiefseelotungen bis zu 3000 m aus, „Louise" arbeitete ozeanographisch im Indischen Ozean und im Japanischen Meere, „Bismarck" 1879 desgleichen im Stillen Ozean, „Moltke" brachte 1882 eine astronomische Expedition zur Beobachtung des Venusdurchganges nach Süd-Georgien.

Eine größere Unternehmung fand erst wieder 1906/07 während der Ausreise S. M. S. „Planet" in die deutsche Südsee statt. Durch die vorzügliche und reichhaltige Ausrüstung dieses Schiffes mit den neuesten Instrumenten gelang es, besonders für die Tiefseeforschung und für die Erforschung der höheren Luftschichten über den Ozeanen der Wissenschaft große Dienste zu leisten.

Mit diesem und dem anderen neuen Vermessungsschiffe S. M. S. „Möwe" ist eine dauernde Mitarbeit der Kaiserlichen Marine an der Erforschung der Meere und der Lüfte gewährleistet. —

Wir haben nun einen Einblick in das reiche und weitverzweigte Arbeitsgebiet des Nautischen Departements getan, haben erfahren, was in 50 Jahren für die gesamte deutsche Schiffahrt getan ist und wie aus kleinen bescheidenen Anfängen eine große Teilbehörde der Marinezentrale entstanden ist. Ein gutes Stück Friedens- und deutscher Kulturarbeit ist geleistet worden. Seeoffiziere und Gelehrte mit klarem, weitausschauendem Blick wiesen die richtigen Wege.

Möge das Nautische Departement weiter zum Wohle unserer Kriegsflotte, zum Heile und Segen der deutschen Schiffahrt und zum Emporblühen deutscher Wissenschaft wirken!

Dk.



Die XIII. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

(Fortsetzung.)

An zweiter Stelle sprach Professor F. Romberg, Charlottenburg, über das Thema:

Der Ölmotor im deutschen Seefischereibetriebe.

Der Vortragende, der dem Preisgericht des deutschen Seefischereivereins in dem Wettbewerb zur „Erlangung brauchbarer Motoren und Winden für Fahrzeuge der deutschen See- und Küstenfischerei" angehört hat, brachte dem Fachmann zwar im allgemeinen nichts eigentlich Neues, erweckte aber durch die große Zahl von Konstruktionseinzelheiten, die er über einige dem Preisgericht unterworfene Motorentypen dank dem Entgegenkommen der beteiligten Firmen veröffentlichen konnte, das lebhafte Interesse seiner Hörer.

Professor Romberg legte zuerst die große Bedeutung dar, die gerade dem Seefischereigewerbe sowohl für die deutsche Volkswirtschaft als auch für die Seegeltung Deutschlands beigemessen werden muß und die daher eine kräftige Förderung dieses zur Zeit schwer um seine Existenz ringenden Berufes zu einer Aufgabe macht, zu deren glücklicher Lösung staatliche und private Interessen aufs engste verbunden sind. Eine Unterstützung dieser Bestrebungen durch die moderne Technik ist daher eine Notwendigkeit, die jetzt allgemein anerkannt und für die der richtige Weg bereits beschritten worden ist.

Schon zu Anfang der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts hatte Skandinavien mit Erfolg den Verbrennungsmotor in die Seefischerei eingeführt. Erst zehn Jahre später, 1902, begann Deutschland, dem Beispiele zu folgen. Da aber zunächst geeignete Motoren deutschen Systems nicht vorhanden waren, die deutschen Fischereimotoren vielmehr die in der Hand des Fischers gänzlich unzweckmäßige Bauart mit Vergaser und Zündapparat sowie den gefährlichen Betrieb mit Leichtölen beibehielten, so war die Seefischerei, soweit sie sich überhaupt mit dem Motor anfreunden konnte, zum Ankauf dänischer und schwedischer Maschinen genötigt. Erst das im Jahre 1908 erlassene Preisausschreiben des deutschen Seefischereivereins schaffte hier Wandel, indem es die einschlägige Industrie auf das neue Arbeitsgebiet hinwies und zur Schaffung geeigneter Maschinensysteme anregte — mit bestem Erfolge. Der Wettbewerb ist erst vor kurzem abgeschlossen worden, da während der Zeit sowohl Konstruktion, Bau und Vorprüfung auf dem Versuchsstande als auch Einbau in die Boote und einjährige Erprobungszeit im praktischen Betriebe mit darauf folgender Schlußprüfung verwirklicht werden mußten. Gerade diese strenge Erprobung aber hat gezeigt, daß heute auch die deutsche Fischereimotoren-Industrie vom Auslande unabhängig ist und preiswerte Typen auf den Markt zu bringen vermag, die den nicht geringen Anforderungen vollauf entsprechen.

Als Hauptgesichtspunkte für die Konstruktion dieser Maschinen nannte der Vortragende: Einfachheit und Betriebssicherheit, also Fortfall aller empfindlichen Teile wie Vergaser, elektrische Zündung u. dgl. m.; einfache Wartung; geringe Anschaffungs-

und Betriebskosten; Vermeidung explosions- und feuergefährlicher Brennstoffe wie Benzin, Spiritus usw.; Verwendung von Petroleum oder — noch besser — Rohöl. Niedrige Umdrehungszahl zur Erreichung guten Schraubenwirkungsgrades, geringer Platzbedarf, als Vorbedingung hierfür möglichst hoher mittlerer Druck im Zylinder und gegebenenfalls an Stelle des für so kleine Maschinen sonst üblichen Viertakts Wahl des Zweitaktverfahrens sind weiter anzustrebende Punkte, denen gegenüber die Gewichtsersparnis keine erhebliche Rolle spielt, da die Fahrzeuge sowieso nicht ohne Ballast in See gehen.

Nach diesen allgemeinen Erörterungen ging Professor Romberg zur eingehenden Besprechung einiger Maschinensysteme über, die in dem mehrfach erwähnten Preisausschreiben besonders günstig beurteilt worden sind. Er wandte sich zunächst zu dem von der Gasmotorenfabrik Deutz gebauten Bronsmotor, dessen Konstruktionsprinzipien dem Leser der „Marine-Rundschau" bereits aus einem Artikel über die Bootsmotoren der Berliner Motorbootsausstellung 1910 („Marine-Rundschau" 1910, Maiheft, S. 621; vgl. auch „Nauticus" 1911, S. 432 bis 434) bekannt sind und auf den daher hier nicht näher eingegangen zu werden braucht. Der hohe Verpuffungsdruck dieses Motors — 50 kg/qcm und darüber — bedingt zwar hohes Gewicht und macht die Ausführung größerer Einheiten als etwa 15 EPS pro Zylinder schwierig, aber er bietet anderseits den Vorteil einer günstigen Wärmeverwertung, die der im Dieselmotor trotz größerer Einfachheit der Konstruktion kaum wesentlich nachsteht, des hohen mittleren Drucks, der ebenfalls den im Kleindieselmotor erzielbaren fast erreicht und die Zylinderabmessungen trotz des Viertaktverfahrens kleiner auszuführen gestattet, als sie viele Zweitaktmotoren besitzen, sowie endlich den Vorteil der Möglichkeit, billige Schweröle — Rohöle, Gasöle usw. — zu verwenden.

Nachdem der Vortragende die Konstruktionseinzelheiten eines 24 PS Bronsmotors an der Hand zahlreicher Abbildungen eingehend erörtert hatte, wandte er sich der großen Gruppe derjenigen Motoren zu, die in erster Linie in den Seefischereibetrieb Eingang gefunden haben, den Glühhaubenmotoren. Auch dieses Maschinensystem ist den Lesern der „Marine-Rundschau" aus dem oben bereits erwähnten Artikel (S. 620, vgl. auch „Nauticus" 1911, S. 429 bis 432) genügend bekannt. Der Glühhaubenmotor ist zwar in wärmewirtschaftlicher Beziehung dem Bronsmotor in keiner Weise gleichwertig, er leistet aber hinsichtlich Einfachheit der Konstruktion und Bauausführung und infolge davon auch in bezug auf Billigkeit kaum noch zu Übertreffendes. Seine Mängel liegen hauptsächlich darin, daß er nicht unmittelbar betriebsbereit ist, weil die Haube erst zum Glühen gebracht und daher längere Zeit hindurch — gewöhnlich etwa 10 bis 15 Minuten lang — angeheizt werden muß, daß er sehr zu Frühzündungen neigt, hohen Brennstoffverbrauch und verhältnismäßig niedrige mittlere effektive Drucke — kaum über 2,2 bis 2,3 kg/qcm gegenüber 4,2 kg/qcm beim Brons- und 4,5 kg/qcm beim Kleindieselmotor — ergibt, also großer Zylinderabmessungen bedarf.

Der Glühhaubenmotor ist sowohl als Zwei- wie als Viertaktmotor im Gebrauch. Deutsche Firmen ziehen neuerdings den ersteren vor, während Schweden und Dänemark, noch immer die Hauptlieferungsländer für derartige Maschinen, mehr zum Viertakt neigen. Das Zweitaktsystem gestattet die Verwendung einfacher Schlitzsteuerung, kleinerer Zylinderabmessungen, leichterer Schwungräder und erfordert daher geringeres

Gewicht und, was hier wesentlicher ist, weniger Raum. Ein Zweitaktmotor springt leicht an und ist im Betrieb zuverlässiger, weil die Glühhaube dabei eher zur Überhitzung als zum Erkalten neigt. Steuerung, Bedienung, Instandhaltung werden einfacher, der Anschaffungspreis wird niedriger als beim Viertakt. Dabei ist der Brennstoffverbrauch pro EPS kaum höher als bei dem letzteren, weil bei der Kleinheit dieser Maschinen Verdichtungsgrad und mechanischer Nutzeffekt eine sehr erhebliche Rolle spielen. Demgegenüber ist der Viertaktmotor aber baulich einfacher, weil die besondere Spülung wegfällt; seine Herstellung kann daher leichter rein handwerksmäßig betrieben werden.

Als Vertreter des deutschen Viertakt-Glühhaubentyps wurde ein achtpferdiger, zweizylindriger Motor der Kieler Maschinenbau A. G. vorm. C. Daevel, als Vertreter der deutschen Zweitakt-Glühhaubenmotoren ein sechspferdiges, einzylindriges Aggregat der Maschinenbau A. G. vorm. Ph. Swiderski, Leipzig-Plagwitz, vorgeführt und in den wichtigsten Einzelheiten durch eine große Zahl von Lichtbildern erläutert.

Die Konstruktion größerer Fischereimotoren, wie sie für Ewer, Kutter, Heringslogger, Fischdampfer u. dgl. m. benötigt werden und für welche etwa Leistungen von 90 PS und darüber erforderlich sein würden, liegt zur Zeit noch sehr im argen; hier wäre vielleicht auch ein Preisausschreiben am Platze. Die Firma Frerichs & Co., Osterholz-Scharmbeck, hat zwar eine Reihe von Heringsloggern mit Dieselmotoren von etwa 90 EPS ausgestattet, ohne daß hierüber jedoch bereits ein abschließendes Urteil abgegeben werden könnte. Mit Motoren ausgerüstete Fahrzeuge vom Typ der Fischdampfer sind in Deutschland bisher überhaupt nicht vorhanden. Bei Motoren der hier in Frage kommenden Größe spielt der Brennstoffverbrauch eine erhebliche Rolle, und daher hat hierfür schon der Dieselmotor die größte Anwartschaft. Einen geeigneten Konstruktionstyp, der zwar nicht in ein eigentliches Fischereifahrzeug, sondern in ein Fahrzeug der Biologischen Anstalt „Helgoland" eingebaut werden soll, jedoch mit der Absicht hergestellt worden ist, ihn weiterhin auch für Logger zu verwenden, lernte die Schiffbautechnische Gesellschaft in einem von der Gasmaschinenfabrik Deutz gebauten dreizylindrigen Viertakt-Dieselmotor von 75 PS kennen. Die Änderung der Fahrtrichtung wird, um die Maschine baulich einfacher zu halten, mittels Drehflügelschraube bewirkt, die in der bewährten Deutzer Ausführung bei den vorliegenden Größenverhältnissen noch als durchaus betriebssicher bezeichnet werden kann.

Nach zahlenmäßigen Angaben über die jetzige Verbreitung des Motors im deutschen Seefischereigewerbe und über die Entwicklung innerhalb der letzten 8 Jahre zeigte Professor Romberg an einer Reihe von Lichtbildern, wie die Motoren zweckmäßig eingebaut und wie bei Neubauten den besonderen Eigenheiten des Motorantriebes durch die äußere Formgebung der Fahrzeuge entsprochen werden kann, an der ebenso wie an der maschinellen Einrichtung noch vieles verbesserungsfähig ist. Die Betriebserfahrungen, die in den letzten Jahren an Bord von Fischerbooten u. dgl. mit den Motoren verschiedener Konstruktion gemacht worden sind, können trotz mancherlei Schwierigkeiten im allgemeinen als sehr günstig bezeichnet werden.

Der Vortragende ging sodann noch kurz auf die Wirtschaftlichkeit des Motorantriebes ein, für die nicht allein der Brennstoff-, sondern auch der Schmierölverbrauch in Betracht gezogen werden muß. Er schloß mit dem Wunsche, daß die Technik auch

weiterhin dazu helfen möge, dem schwerarbeitenden Seefischer den Existenzkampf zu erleichtern und mit der Förderung seines Gewerbes dem deutschen Volke eine Quelle nationaler und wirtschaftlicher Wohlfahrt zu erhalten. —

Die Diskussion wurde durch Geh. Regierungsrat Prof. O. Flamm, Nikolassee, eröffnet, der bei der Konstruktion des im Vortrage erwähnten Fahrzeuges für die Biologische Anstalt „Helgoland" mitgewirkt hat und einige der für die Konstruktionseinzelheiten maßgebend gewesenen Gesichtspunkte erläuterte. Die umsteuerbare Schraube ist gewählt worden, weil die an Bord zu verwendenden, sehr feinen und weichen Netze eine starke Herabsetzung der Geschwindigkeit — bis zu etwa 0,5 kn/Stunde — verlangten. Um den Aquarien ständig frisches Wasser zuzuführen, ist eine Kreiselpumpe angeordnet worden, die bei laufendem Schiffsmotor von diesem durch Riemen mitangetrieben, sonst aber von einem besonderen kleinen Motor gedreht wird. Besondere Schwierigkeiten hat der Antrieb der Netzwinde gemacht, der vom Schiffsmotor aus erfolgt. Der Motor läuft zur Zeit auf dem Versuchsstande, reguliert ausgezeichnet und hat bei 80 EPS Leistung einen Brennstoffverbrauch von 218, bei 92 EPS, also schon ziemlich starker Überlastung, einen solchen von 219 g/EPS stündlich ergeben. Nach Beendigung der Erprobung will Geheimrat Flamm die Ergebnisse veröffentlichen. Ingenieur v. Essen, Hamburg, warnte davor, die Fischer zu stark auf ihre Wichtigkeit hinzuweisen; das wirke erschlaffend. Nicht die Arbeit des Ingenieurs, sondern die des Fischers sei für die Förderung des Gewerbes hauptsächlich maßgebend. Der Bronsmotor stelle, besonders wegen der Notwendigkeit eines Kompressors, keineswegs das Ideal an Einfachheit dar. Zwar sei auch der Glühhaubenmotor wegen der großen Gefahr, die der offenen Lampe anhaftet, nicht sehr zweckmäßig; er stelle aber doch das Beste des zur Zeit Vorhandenen dar. Der Redner bezweifelte, daß ein Wettbewerb auch für die Förderung der größeren Fischereimotoren nutzbringend sein werde; helfen könne nur eine Vereinigung aller beteiligten Stellen — Werft, Fischereigewerbe und Motorenfabriken — zu gemeinsamer Arbeit. Die Verwendung eines Petroleummotors an Bord eines Fischereifahrzeuges sei auch deshalb nicht unbedenklich, weil z. B. der Hering leicht den Petroleumgeruch annimmt. Ingenieur C. Meißner, Hamburg, legte in längeren Ausführungen die Vorzüge seiner bekannten Umsteuerschrauben dar, die, bis zu etwa 200 PS ohne weiteres anwendbar, hinsichtlich Einfachheit und Betriebssicherheit sich hervorragend bewährten. Direktor Th. Saiuberlich, Osterholz, wies darauf hin, daß die Schwierigkeiten in der Einführung größerer Fischereimotoren insbesondere in dem Bedienungspersonal zu suchen seien; es fehlten für die seetüchtigen Maschinen die seetüchtigen Menschen. Eine Ausbildung geeigneten Personals z. B. auf besonderen Schulschiffen sei zu erwägen. Die Firma Frerichs habe bisher 7 Logger mit Motorantrieb ausgerüstet, der in über 20 Reisen im allgemeinen die Fischer durchaus zufriedengestellt habe. Nach Ansicht der Fischer sei in schwerem Wetter der Verbrennungsmotor besser als die Dampfmaschine. Diese Logger hätten durchweg Drehflügelschrauben, die den Wendegetrieben vorzuziehen seien. Frerichs & Co. haben zur Zeit ein Fischereifahrzeug mit 350 PS-Motorleistung im Bau, das im nächsten Jahre in Betrieb kommen solle. Geheimer Legationsrat z. D. Rose, Präsident des Deutschen Seefischereivereins, sprach dem Vortragenden seinen Dank für die dem Fischereigewerbe gewidmeten Bemühungen aus.

Professor Romberg habe nicht nur spezialtechnisch geholfen, sondern auch sonst äußerst fördernd und anregend gewirkt. In der Tat sei das deutsche Seefischereigewerbe noch sehr förderungsbedürftig, da der eigene Fang schon jetzt nur etwa ein Drittel des tatsächlichen Bedarfs an Seefischen decke. Dazu komme, daß der Seefisch als Nahrungsmittel in Deutschland — insbesondere unter der Einwirkung der Teuerungsverhältnisse — künftig noch wesentlich größere Verbreitung finden dürfte. Der Jahresverbrauch an Seefischen sei z. B. in Großbritannien pro Kopf der Bevölkerung zur Zeit dreimal so groß als in Deutschland. Technik und Seefischereigewerbe müßten eng zusammengehen, erstere sich der letzteren mit Liebe annehmen. Die Schiffbautechnische Gesellschaft aber möge sich das Interesse zum Segen dieses nationalen Gewerbes bewahren. —

In seinem Schlußwort führte Professor Romberg aus, daß er im Gegensatz zu dem Ingenieur v. Essen den Bronsmotor für so einfach halte, wie er nur sein könne; ein gut gebauter Kompressor werde nicht leicht so undicht, daß er eine Gefahr für die Betriebssicherheit darstelle. Die offene Flamme beim Anlassen des Glühhaubenmotors sei sicherlich eine gewisse Gefahr, aber man dürfe bei der Einschätzung derartiger Gefahrenquellen nicht zu weit gehen; z. B. sei die Tabakspfeife des Fischers auch nicht ohne Gefahr. Will man das alles vermeiden, so käme man zu komplizierteren Maschinen, die nicht zweckmäßig sind. Der Petroleumgeruch, den man an Heringen manchmal wahrnehme, stamme doch wohl eher aus dem Kaufmannsladen als von dem Petroleummotor des Fischereifahrzeuges.

Das Hauptinteresse des Tages konzentrierte sich unzweifelhaft auf den folgenden Vortrag, den Professor H. Junkers, Aachen,

Studien und experimentelle Arbeiten zur Konstruktion meines Großölmotors

genannt hatte. Kennzeichnet sich die Bedeutung des Verbrennungsmotors für die moderne Technik schon durch die Tatsache, daß von den acht Vorträgen der diesjährigen Tagung nicht weniger als drei auf diesem Gebiete lagen, so verdient natürlich ein erfolgreiches Bestreben zur Schaffung eines Großölmotors die lebhafteste Beachtung aller Fachkreise; handelt es sich doch um ein Projekt, dessen Lösung noch vor kurzem allgemein als in weiter Ferne liegend angesehen wurde und das doch bei dem jetzigen Stande der Technik vielleicht schon in naher Zukunft wird verwirklicht werden können.

Professor Junkers wies zunächst auf die großen Unterschiede hin, die zwischen der Konstruktion eines normalen Kleinmotors und der einer Verbrennungsmaschine großer Leistung bestehen. Nicht allein die Schwierigkeiten in der werkstattsmäßigen Herstellung wachsen mit den Abmessungen, sondern auch die in der konstruktiven Einzeldurchbildung begründeten, und die Gesamtwirtschaftlichkeit kann sich wesentlich nach der ungünstigen Seite verschieben, wenn nicht berücksichtigt wird, daß die daran beteiligten Einzelposten sich durchaus nicht in demselben Verhältnis wie die Abmessungen ändern. Diese Erwägungen haben den Vortragenden schon vor langen Jahren dazu geführt, die Verhältnisse bei der Großmaschine an geeigneten Versuchsapparaten eingehend zu studieren.

Was die Wirtschaftlichkeit im Betriebe anbelangt, so war es ja aus der Thermodynamik bekannt, daß allein das vom Expansionsverhältnis abhängige Tem-

peraturgefälle für den Prozentsatz der in nutzbare Arbeit umgesetzten Wärmemenge entscheidend ist. Daher muß auf ein großes Expansionsverhältnis besonderer Wert gelegt, dabei aber zur Erzielung verhältnismäßig kleiner Zylinderabmessungen in ein möglichst hohes Druckniveau gegangen, d. h. der mittlere Druck im Zylinder so hoch ausgebildet werden, als es die sonstigen Rücksichten irgend gestatten. Systematische Versuche, die Professor Junkers in den Jahren 1889 bis 1894 zusammen mit Herrn v. Oechelhaeuser machte, haben zu dem erfreulichen Ergebnis geführt, daß der Brennstoffverbrauch der Gasmaschine auf etwa 60 Prozent des im damaligen Ottomotor festgestellten herabsank, wobei schon ein mittlerer Druck von etwa 12 kg/qcm verwirklicht werden konnte.

Von den Einflüssen, die hierbei sowohl in wirtschaftlicher Beziehung als auch vor allem im Hinblick auf die Betriebssicherheit besondere Berücksichtigung verlangten, wurde einer möglichst guten Wärmeübertragung von vornherein weitgehende Beachtung geschenkt; ist doch — auf gleiche Gesamtzeit und gleiche Oberflächen bezogen — die im Verbrennungszylinder an die Wandungen übergehende Wärmemenge etwa das Zwanzigfache der im Dampfkessel an die Wandungen abgegebenen! Diese überraschende Vergleichszahl gibt einen Hinweis auf die gewaltigen Schwierigkeiten, die sich der Konstruktion eines Großverbrennungsmotors entgegenstellen, und erklärt die in zahllosen Rissen und Brüchen zutage getretenen Mißerfolge, die seinerzeit der Entwicklung der Großgasmaschinen beschieden waren; sie zeigt die Notwendigkeit, den Verbrennungsraum, der den stärksten Wärmeimpulsen ausgesetzt ist, mit so einfachen, glatten Wandungen als irgend angängig auszubilden und alle solche Übergänge, Querschnittsveränderungen usw., durch die im engen Raume an nahe beieinander liegenden Stellen große Temperaturdifferenzen hervorgerufen werden, unbedingt zu vermeiden. Richtig durchgebildete Kühlung ist natürlich ebenfalls von größter Bedeutung. Für die Wärmeübertragung sind ferner Gasdruck und Wirbelung von maßgebendem Einfluß.

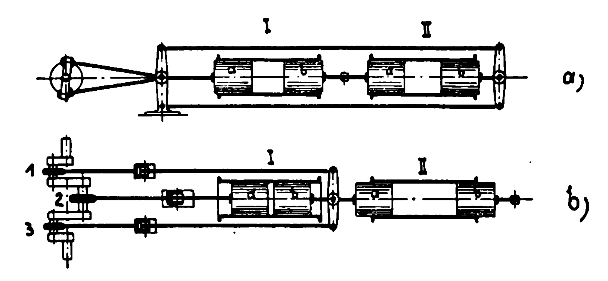
Von grundlegender Wichtigkeit für die Konstruktion eines Großverbrennungsmotors sind ferner die Reinheit und die Kälte der Ladung, weil dadurch einem gegebenen Zylinderraum großes Luftgewicht eingefügt und somit die vollkommene Verbrennung einer größeren Brennstoffmenge ermöglicht werden kann, hoher mittlerer Druck und dementsprechend kleinere Zylinderabmessungen erreichbar sind, ein großes Verhältnis von mittlerem zum maximalen Druck erzielt, die Eigenreibung der Maschine verringert und schließlich eine niedrigere Temperatur über den ganzen Kreisprozeß bei hoher Leistung ermöglicht wird, was wiederum die weiteren Vorteile geringeren Wärmeverlustes an die Wandung, Verringerung des Kühlwasserverbrauchs, Schonung und Verminderung des Schmieröls usw. mit sich bringt.

Die Vorversuche und Überlegungen führten zunächst zur Konstruktion der Zweitakt-Gasmaschine von Oechelhaeuser-Junkers, die als Doppelkolbenmaschine mit gegenläufigen Kolben ausgebildet wurde, auf deren Konstruktion im einzelnen hier jedoch nicht näher eingegangen werden kann. Die Kolben steuern Auspuff und Spüllufteinlaß durch Schlitze; ihre Gegenläufigkeit ermöglicht einen guten Massenausgleich und großes Hubverhältnis (d. h. Verhältnis Hub : Durchmesser des Zylinders); die Konstruktion gestattet allen Teilen freie Wärmedehnung und vermeidet Zylinderdeckel

und Spülventile, Teile, die in der Beherrschung der Materialspannungen besonders große Schwierigkeiten bereiten.

Beim Übergang vom Gas- auf den Ölmaschinenbetrieb gewinnen die eben entwickelten Gesichtspunkte erhöhte Bedeutung, weil einerseits die Temperaturen und Drucke des Dieselprozesses noch höhere sind, anderseits die Eigenart der Brennstoffeinspritzung Strömungen und Wirbelungen während der Verbrennung hervorruft. Soll ferner die Großölmaschine zum Schiffsantrieb Verwendung finden, so kommen noch als weitere Forderungen die Ermöglichung langsamen Ganges und — für Kriegschiffe wichtig — zeitweiliger Erhöhung der Leistung beträchtlich über die normale Belastung hinzu. Die Verwirklichung aller dieser Bedingungen wird nach Ansicht des Vortragenden am zweckmäßigsten in der Doppelkolbenmaschine erreicht, die besonders vorteilhaft ist, wenn sie in Tandemanordnung ausgeführt werden kann.

Zur Prüfung der Richtigkeit dieser Überlegungen wurde eine Versuchsmaschine — zunächst mit nur einem Zylinder — gebaut und 1908 in Betrieb genommen. Nach anfänglichen Mißerfolgen und Überwindung großer Schwierigkeiten endete die Erprobung mit so guten Ergebnissen, daß die Maschine auf Tandemanordnung zu einem 200 EPS-Aggregat auszubauen beschlossen wurde.



Das Wesen einer solchen Junkersschen Tandemölmaschine geht ohne weiteres aus der Abbildung (a und b) hervor. Sind die beiden Kolben des Zylinders I in Totpunktstellung einander genähert, so stehen die des Zylinders II am weitesten auseinander; im Zylinder I beginnt in diesem Augenblick also Zündung mit daranschließender Expansion, während Zylinder II noch durchgespült wird, um bei Wiederannäherung der beiden Kolben nach Abschluß der Spülschlitze mit der Kompression anzufangen — wir haben es also bei der Tandemanordnung gewissermaßen mit einer doppeltwirkenden Maschine zu tun. Die beiden außenliegenden Kolben arbeiten zusammen auf eine Kurbel 2, die beiden inneren zusammen auf zwei weitere, gegen die erste um 180° versetzte Kurbeln 1 und 3. Jedes Tandemzylinderpaar mit vier Kolben und drei Kurbeln entspricht somit einem normalen, doppeltwirkenden Dieselzylinder mit einem Kolben und einer Kurbel.

Mit der Versuchsmaschine dieser Anordnung wurde eine große Zahl von Erprobungen aller Art durchgeführt, die sich auch auf verschiedene Treibölsorten erstreckten. Normal wurde ein mittlerer Druck von etwa 9 bis 10 kg/qcm erreicht, und der Brennstoffverbrauch betrug bei 200 minutlichen Umdrehungen stündlich weniger als 200 g/EPS. Bei der Leistungserhöhung, die Professor Junkers durch Drosselung des Auspuffs und entsprechende Erhöhung des Spülluftpumpendruckes erzielt, konnte ein

mittlerer Druck von 14 bis 15 kg/qcm verwirklicht werden. Der unsichtbare Auspuff wies auf gute Spülung und vollkommene Verbrennung hin.

Ermutigt durch diese Erfolge, wurde nun eine weitere Versuchsmaschine für etwa 1000 E PS Normallast bei 50 Prozent Leistungserhöhung gebaut; die Abmessungen wurden hierbei den für Bordverhältnisse geeigneten möglichst angepaßt. Die Erprobung dieser Maschine konnte bisher noch nicht zu einem endgültigen Abschluß gebracht werden, weil in Aachen während des ganzen Sommers das erforderliche Kühlwasser nicht zur Verfügung stand, hat aber ebenfalls bereits recht befriedigende Ergebnisse geliefert.

Der Vortragende erörterte hiernach noch die besonders für die Schiffsmaschine in Betracht kommenden Verhältnisse hinsichtlich der Leistungserhöhung. Er kam zu dem Schlusse, daß das von ihm angewendete Verfahren das zweckmäßigste darstellt, weil damit tatsächlich sehr beträchtliche Leistungserhöhungen erreichbar sind, der Ungleichförmigkeitsgrad unverändert bleibt, höhere Drehzahl angewendet werden kann und schließlich für gleiche Höchstleistung bei gegebenem Hub der Zylinderdurchmesser kleiner, damit also das Hubverhältnis günstiger wird als bei anderen Systemen.

Soll die Maschine doppeltwirkend, d. h. jeder Hub ein Arbeitshub sein, so muß die Tandemanordnung gewählt werden. Diese ist für Handelsschiffsmaschinen auch in stehender Bauart ohne weiteres zulässig, wie Professor Junkers an dem Beispiel einer Maschinenanlage seines Systems zeigte, die von der A. G. Weser, Bremen, für eine Gesamtleistung von 1600 W PS, verteilt auf zwei Schraubenwellen und sechs Tandemzylinder, in ein Frachtschiff der Hamburg-Amerika Linie eingebaut werden soll. Anders aber sind die Verhältnisse im Kriegschiffbau geartet. Hier wird die verfügbare Höhe im allgemeinen für eine Tandemmaschine stehender Bauart nicht ausreichen; man muß dann entweder eine einfache Doppelkolbenmaschine wählen oder aber zur liegenden Anordnung übergehen, die zwar, insbesondere in schiffbaulicher Beziehung, mancherlei Nachteile besitzen mag, dafür aber auch so wichtige Vorteile bietet, daß diesen gegenüber jene in den Hintergrund treten dürften. Zu den Vorteilen zählte der Vortragende die Möglichkeit:

1. der Anwendung einer langhubigen Maschine;
2. der besseren Getriebeausnutzung durch die Tandembauart;
3. der Unterbringung der Maschinenanlage unter der Wasserlinie bei tiefliegendem Panzerdeck;
4. einer guten Zugänglichkeit aller Maschinenteile und einer bequemen Montage und Demontage.

Das Interesse, das die Gesellschaft diesem mit großem Beifall aufgenommenen Vortrage entgegenbrachte, kam auch in der darauf folgenden Diskussion zum Ausdruck. Oberingenieur Karl Schwarz, Nürnberg, entgegnete als erster in längeren Ausführungen. Auch er ging vom Großgasmaschinenbau aus, der die Grundlage für die Entwicklung der Großölmaschine bilden müsse, und zeigte an verschiedenen Ausführungsbeispielen, bis zu welchen Abmessungen die von ihm vertretene Firma, die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, in ihren doppeltwirkenden Gasmotoren bereits gekommen sei. Zylinderdurchmesser von 1300 mm, Wandstärken von 85 mm, Leistungen von 1600 E PS in einem Zylinder hätten sich noch durchaus bewährt. Dabei seien solche

Maschinen im Hüttenbetriebe teilweise bis zu 8600 Jahresstunden voll belastet gelaufen, d. h. über 98 Prozent der überhaupt möglichen Jahresbetriebszeit. Die Jahresreparaturkosten beliefen sich nur auf 1 bis 1½ Prozent der Anschaffungskosten. Selbstverständlich seien diese Erfolge erst die Frucht langjähriger Arbeit und mutigen Ausharrens trotz zahlreicher, sehr kostspieliger Mißerfolge; aber daß es gelungen ist, diese gewaltigen Schwierigkeiten zu überwinden, das läßt doch die Hoffnung berechtigt erscheinen, auch die Großölmaschine müsse in den Abmessungen, wie sie für den Kriegschiffsantrieb verwendbar seien, mit durchaus genügender Betriebssicherheit herstellbar sein. Die Junkersmaschine habe zweifellos ihre Vorteile, zu denen der Redner besonders die einfache Gestaltung des Verbrennungsraumes, den Fortfall der Deckel und Stopfbuchsen, die günstige Beanspruchung der Kurbelwelle und die Verminderung der Ventilzahl rechnet. Aber die Nachteile dürfen doch auch nicht gering angeschlagen werden. Die Höhenabmessung der Tandemmaschine schließt ihre Verwendung in stehender Bauart für Kriegschiffe aus, und ob der Kriegschiffbau die liegende Anordnung mit all ihren bekannten Mängeln wieder aufnehmen werde, scheine ihm doch recht zweifelhaft. Das Gestänge sei außerordentlich kompliziert und werde stark zum Ecken neigen, und es sei fraglich, ob man nicht lieber Spülventile als eine Verdreifachung der Pleuel- und Kurbellager in Kauf nehmen sollte. Alle diese Teile müßten für die Überlastung, die ja durch Drucksteigerung erfolgen solle, dimensioniert werden. Dazu komme, daß man auch die Vorteile nur mit einer gewissen Einschränkung anerkennen könne. Eine Überlastung, wie sie Professor Junkers vorschlage, sei bei jeder normalen Dieselmaschine auch anwendbar. Der Wegfall der Stopfbuchse sei von geringer Bedeutung, weil sich sowohl bei Großgas- als auch bei größeren Dieselmotoren die verwendeten Stopfbuchsen durchaus bewährt hätten. An Stelle der Stopfbuchsen müssen aber bei der Junkersmaschine die Kolbenringe nach außen abdichten, und diese werden voraussichtlich nach längerer Betriebszeit diesen Zweck nicht mehr in vollem Umfange erfüllen. Auch die geringere Zahl der Ventile falle nicht allzusehr ins Gewicht. Brennstoff- und Anfahrventile seien doch vorhanden, also auch zu deren Betätigung der gesamte Steuerungsmechanismus, an den auch noch Spülventile anzuschließen ein leichtes wäre. Die letzteren haben aber den Vorteil, daß man nachfüllen, d. h. die Ventile erst schließen kann, nachdem der Kolben die Auspuffschlitze bereits einige Zeit geschlossen hat. Von den beiden Gasmaschinensystemen, Körting und Oechelhaeuser, habe ersteres Spülventile, letzteres Spülschlitze; er habe nie gehört, daß die Spülung in den letzteren Maschinen besser als in den Körtingmaschinen gewesen sei. Zum Schlusse seiner interessanten Ausführungen gab Oberingenieur Schwarz seiner Meinung über die nächste Zukunft der Kriegschiff-Großölmaschinen dahin Ausdruck, daß sie voraussichtlich in erster Linie dazu berufen seien, den Marschbetrieb ökonomischer zu gestalten. Er hat errechnet, daß für die Marschfahrt die Kosten der Betriebsstunde eines Wellenpferdes sich bei Turbinenanlagen und Kohleheizung auf 3,1 Pfennig, bei Turbinenanlagen und Öl- (Kessel-) heizung auf 5,4 Pfennig, bei Ölmaschinenbetrieb dagegen auf nur 1,7 Pfennig belaufen. Auch bei Handelsschiffen sei nach sorgfältigen Untersuchungen eine Verbesserung der Rentabilität um 8 bis 10 Prozent zu erwarten. Diese Zahlen zeigen die Wichtigkeit, die der Entwicklung der Großölmaschinen in ökonomischer Hinsicht beizumessen sei. —

Im weiteren Verlaufe der Diskussion wies Oberingenieur W. Holthusen,

Hamburg, auf die Gefahren hin, die der große Temperaturunterschied zwischen heißer Wandung und kalter Preßluft beim Umsteuern mit sich bringe. Benz & Co. hätten ein Patent Hesselmann übernommen, das diesen Übelstand vermeide, indem die Preßluft nicht die Arbeits-, sondern die Kompressorzylinder beaufschlage. — Direktor H. Toussaint, Cassel, erörterte den Brennstoffverbrauch bei verschiedenen Zylinderdurchmessern; bei großen Durchmessern wirkten die „schädlichen Flächen" nicht mehr so ungünstig wie bei kleinen. Für größere Maschinen sei Kolbenkühlung unerläßlich; auch Junkers werde sie nicht umgehen können. Die Vorteile der Junkersmaschine seien doch mit zu unzweckmäßigen Mitteln erkauft. Bei seiner Maschine lege er (Toussaint) daher die Zylinder neben-, nicht hintereinander. — Direktor Th. Saiuberlich, Osterholz, lobte die scharfsinnige Durcharbeitung des Motors von Professor Junkers, der, unbeirrt durch scheinbare „äußerliche Mängel", auf die richtige Ausbildung des Wesentlichsten, des Verbrennungsraumes, ausgegangen sei. Die Umsteuerung des Junkersmotors sei so einfach wie möglich, die große Zahl der Gestänge und Lager ließe sich durch eine andere Ausführungsform auf das normale Maß herabsetzen. — Direktor K. Regenbogen, Kiel, wollte unterschieden wissen zwischen den Vorteilen des Junkersmotors als solchen und denen, die jeder normale Dieselmotor auch besitze. Die Kühlflächen des Verbrennungsraumes seien beim gewöhnlichen Dieselmotor wohl kaum erheblich größer als bei der Junkersmaschine, eine Leistungserhöhung nach dem Junkersschen Vorschlage wäre auch sonst verwendbar. Der Vergleich, den Junkers in dem gedruckt vorliegenden Vortrage zwischen seinem Typ, dem einfach- und dem doppeltwirkenden Dieselmotor anstelle, habe den Fehler, daß er die Junkersmaschine bei Leistungserhöhung den normalen Dieselmotoren gegenüberstelle. Längsschotte seien bei Kriegschiffen doch wohl nötig, die liegende Bauart also unzulässig. Wirkliche Vorteile der Junkersmaschine wären sonach die gute Spülung, die etwas kleinere Kühlfläche, das Fehlen einer Anzahl Ventile und der Stopfbuchsen. Es gibt heute jedoch Stopfbuchsenkonstruktionen, die als einwandfrei bezeichnet werden können. Im allgemeinen werde es bei der Entwicklung der Großölmaschine wohl ähnlich gehen wie bei derjenigen der Großgasmaschine: zuerst Überschätzung und daher Mißerfolge; dann schraubte man die Erwartungen auf das richtige Maß herab und kam zum Erfolg. Wirtschaftlichkeit, Gewichtsersparnis, Beanspruchung u. dgl. dürften eben nicht zu weit getrieben werden; im übrigen könne man voraussichtlich die kommende Großölmaschine ebenso gut nach Junkers wie nach einem anderen System bauen. — Dr. ing. P. Rieppel, Hamburg, ergänzte die vom Oberingenieur Schwarz gemachten Mitteilungen über Stopfbuchsen bei doppeltwirkenden Ölmaschinen. Bei Blohm & Voß habe man in den Unterseiten der Arbeitszylinder Zündungsdrucke von rund 50 kg/qcm hergestellt. Damit seien die Zylinder bereits etwa 250 Betriebsstunden gelaufen, ohne daß sich an den Stopfbuchsen oder Deckeln irgendwelche Anstände ergeben hätten. Früher verwendete Deckel anderer Form seien allerdings schon nach etwa 200 Betriebsstunden gerissen und hätten ausgewechselt werden müssen. Für die Entwicklung eines Großölmotors für den Schiffsantrieb komme nur der doppeltwirkende Zweitakt in Betracht. Dabei stehe an erster Stelle die Betriebssicherheit, erst an zweiter die Wirtschaftlichkeit. In bezug auf die Hauptforderung aber sei Junkers mit seinen vielen Kolben, Pleuelstangen, Gleitbahnen usw. erheblich im Nachteil. Die Brennstoff-

ökonomie sei bei Junkers allerdings um etwa 10 Prozent besser als bei Diesel, nicht aber die Gesamtwirtschaftlichkeit. Zunächst ist die Bauart teurer, erfordert auch größere Abschreibungen. Dann habe sie aber auch größeren Schmierölverbrauch, und bei dem hohen Preise des Schmieröls gleiche ein Mehrverbrauch von 2 g/E PS schon die gesamte Verbesserung der Brennstoffökonomie aus. Trotzdem könne natürlich die sehr anerkennenswerte Junkerssche Konstruktion neben dem normalen Dieseltyp bestehen. — Direktor Noé, Aschersleben, hält auf Grund seiner Erfahrungen die Oechelhaeusermaschine, die Vorläuferin des Junkersschen Großölmotors, für ausgezeichnet. Weniger die Stopfbuchse sei das Bedenkliche beim doppeltwirkenden Zweitakt-Verbrennungsmotor der gewöhnlichen Bauart als vielmehr der sehr schwierige Deckel, der die Stopfbuchse enthält. — Professor W. Laas, Charlottenburg, ist von Professor Junkers zur Mitarbeit in schiffbaulichen Fragen herangezogen worden und beurteilt die Junkersmaschine sehr günstig. Auch die Reedereien hätten im allgemeinen das gleiche Urteil. Die Gestänge sind konstruktiv und baulich leicht zu beherrschen, die für die stehende Tandemanordnung nötige Höhe sei bei Handelsschiffen meist vorhanden; von den geäußerten Bedenken bliebe also nicht viel übrig. Natürlich müsse die Betriebserprobung der ersten Maschinen des Systems entscheiden. --

Im Schlußworte hob Professor Junkers hervor, daß seine Maschine bei Verwendung des einfachen Doppelkolbentyps nicht länger, sondern gerade kürzer als der normale Dieselmotor ausfalle. Auch die Tandemmaschine besitzt in der Gesamthöhe nur den 7,5- bis 8fachen Hub. Das Gestänge sei unbedenklich, da mehrere kleine Teile betriebssicherer wären als ein großer. Die Kräfte wirkten stets zentral, ein Ecken sei also ausgeschlossen. Natürlich müsse die Maschine für die Überlast fest genug sein, aber für diesen Ausnahmefall lasse man stets höhere Beanspruchung des Materials zu. In der Dampfmaschinenanlage müssen für die Höchstleistung alle Kessel stark forciert werden; demgegenüber sei die Erreichung einer Überlastung auf dem von ihm beschrittenen Wege ein leichtes. In bezug auf die Bauart der Stopfbuchsen seien sicherlich große Fortschritte gemacht worden; aber wenn man sie nicht braucht, so ist das trotzdem ein Vorzug. Die Richtigkeit der Toussaintschen Ausführungen hinsichtlich der Flächenwirkung bezweifle er auf Grund seiner Versuchsergebnisse. Die schlechten Erfahrungen mit der Oechelhaeusermaschine seien hauptsächlich auf die Gaskompression zurückzuführen; bei der Ölmaschine aber würde nur reine Luft komprimiert. Eine hohe Beanspruchung der Ölmaschinen ist durchaus statthaft; bei den Gasmaschinen sei das natürlich nur beschränkt zulässig, bei Ölmaschinen aber lassen sich mittlere Drucke von 14 bis 15 kg/qcm unbedenklich verwirklichen. Der Schmierölverbrauch seiner Maschine sei eher kleiner als größer; der Doppelkolben stelle das vollkommenste Schmierorgan dar, weil die Kolben in den kalten Zylinderteil gelangen und von da das Schmieröl in die heißen Räume mitnehmen. Die um 180° versetzten Kurbelkröpfungen ergeben einen vortrefflichen Kräfteangriff zur Übertragung des Drehmoments, und das durch seine Dreikurbelanordnung geschaffene elastische Zwischenglied sei sehr erwünscht. —

Seine Königliche Hoheit der Großherzog Friedrich August von Oldenburg hob zum Schlusse hervor, daß die Verbrennungsmaschine nach Ansicht vieler die Maschine der Zukunft sei; deshalb wäre der Junkerssche Vortrag als besonders wertvoll und interessant anzusprechen.

Nach einer kurzen Frühstückspause folgte der Vortrag des Professors E. Josse, Charlottenburg, mit dem Thema:

Neue Versuche über Strömungsvorgänge und ihre Anwendung bei Dampfturbinen, Kondensationen und Kälteerzeugung.

Der Vortragende besprach zunächst die eingehenden Versuche, die er mit seinen Assistenten zusammen in dem ihm unterstehenden Maschinenlaboratorium der Königlichen Technischen Hochschule zu Charlottenburg angestellt hat und die sehr interessante und wichtige Ergebnisse geliefert haben. Er benutzte die strömenden Medien — Wasser, Dampf — zur Absaugung und Kompression von Dämpfen und Gasen, indem er diese mit den strömenden Medien mischte und die Strömungsenergie der Mischung durch einen Diffusor wieder in Spannungsenergie zurück verwandelte. Die Ergebnisse der Versuche lassen sich kurz in folgender Form zum Ausdruck bringen: 1. Die Strömungsverluste in einer richtig dimensionierten Leitvorrichtung (Düse oder dergleichen) nehmen mit zunehmender Durchflußgeschwindigkeit fortwährend ab — bisher vermutete man gerade das Gegenteil. 2. Der günstigste Anwendungsbereich eines gewöhnlichen Leitapparats mit parallelen Wänden liegt über der sogenannten kritischen Geschwindigkeit (etwa bei 600 secm), nicht unter ihr, wie bisher angenommen wurde.

Diese Versuchsergebnisse haben nun die Möglichkeit eröffnet, Dampfturbinen von höherem Nutzeffekt und gleichzeitig billigerem, einfacherem Aufbau als bis dahin, Kondensatoren und Kühlanlagen von einer bisher nicht gekannten Einfachheit und Betriebssicherheit herzustellen. Dampfturbinen für Landzwecke wird man künftig bei mittleren und größeren Leistungen mit nur wenigen Druck- oder Überdruckstufen bauen. Für Schiffszwecke liegen die Verhältnisse freilich ungünstiger, weil hier wegen der durch die Rücksicht auf den Schraubenwirkungsgrad bedingten geringen Umdrehungszahl bei direktem Antrieb eine große Stufenzahl notwendig ist. Da nun aber nach neueren Versuchen der Föttinger-Transformator (vergleiche Referat über die Schiffbautechnische Gesellschaft 1909, „Marine-Rundschau", 1909, S. 1395) schon mit einem Wirkungsgrad bis zu 91 Prozent ausgebildet werden kann, so könne man doch wohl zur Verwendung eines derartigen Zwischengetriebes greifen und dann hochtourige, leichte, einfache und billige Antriebsturbinen verwenden. Durch die Steigerung im Gütegrad der Turbine und der dann noch langsamer laufenden Schraube käme immer noch eine Erhöhung des Gesamtwirkungsgrades der Maschinenanlage von jetzt etwa 39 Prozent (Turbine und Schraube) auf 50 bis 54 Prozent (Turbine, Transformator und Schraube), also um rund 30 Prozent, heraus.

In der Anwendung auf Kondensatoren ergibt sich die Anordnung so, daß entweder das mittels Kreiselpumpen durch einen geeigneten Strahlapparat geförderte Kühlwasser zunächst die Luft aus dem Innern des Kondensators absaugt und erst dann in die Kühlwasserrohre gelangt, oder daß ein kleiner Teil des Abdampfes einer Hilfsmaschine oder etwas aus der Hauptturbine abzuzapfender Dampf von annähernd atmosphärischer Spannung dazu benutzt wird, in einem Strahlapparat die Luft aus dem Kondensator abzusaugen, vorzukomprimieren und hierauf in einen Zwischenbehälter zu fördern, in dem Luft und Dampf durch das aus dem Kondensator abgeführte Kondensat getrennt werden; die Luft wird dann mit dem Kühlwasserstrom in die Atmosphäre ab-

geführt. Besonders die an zweiter Stelle genannte Betriebsart ist außerordentlich wirksam und hat in der Praxis sehr gute Ergebnisse geliefert. Für Schiffsbetriebe bringt die Verwendung von Kühlwasser zum Absaugen der Luft natürlich die Gefahr eines Versalzens des Kondensats und damit der Kessel mit sich; hier käme also nur die Absaugung mittels Dampfstrahls in Betracht, wobei mit Rücksicht auf die Bordverhältnisse dann zweckmäßig Dampf von etwa 5 bis 8 kg/qcm Spannung verwendet wird. Benutzt man den Abdampf der Strahlpumpe dann zur Speisewasservorwärmung, so erfordert die Luftabsaugung praktisch keinen Energieaufwand; sie besitzt ferner keine bewegten Teile, ist also außerordentlich betriebssicher.

Die Frage der Anwendung der Versuchsergebnisse auf die Konstruktion von Kältemaschinen führte zu der Lösung, mittels Dampfstrahls von hoher Geschwindigkeit Wasserdampf aus einem Raum von sehr niedrigem Druck (etwa 0,006 kg/qcm) abzusaugen und dadurch Wasser bei niedriger Temperatur zum Verdampfen zu bringen, wobei es seiner Umgebung Wärme entzieht. So entsteht eine Strahl-Kältemaschine, die wiederum gar keine bewegten Teile besitzt und bei richtiger Durchbildung, insbesondere des konstruktiv schwierigen Diffusors, durchaus gute Ergebnisse liefert. Mit der ersten kleinen Versuchsanlage wurden bereits Temperaturen bis zu — 17° C erzielt. Allerdings sind die bisherigen Kälteanlagen des Systems Josse bezüglich des Dampfverbrauchs den vorhandenen Systemen noch nicht ganz gleichwertig, aber die Abwesenheit aller bewegten Teile, die Gefahrlosigkeit des ganz säurefreien Betriebes, die geringe Höhe der Anschaffungs- und Unterhaltungskosten, das niedrige Gewicht usw. gleichen den etwas höheren Dampfverbrauch wohl aus. Besonders vorteilhaft wird diese Art der Kälteerzeugung in Gebäuden, die Warmwasser- und Zentralheizung besitzen, weil der für die Kälteerzeugung benötigte Dampf aus der Heizung entnommen und in dem Kondensator, der dabei das Wasser für die Warmwasserversorgung vorwärmt, niedergeschlagen werden kann. Die Anlage- und Betriebskosten der Kälteerzeugung werden auf diese Weise gering. Auch für die Hüttenindustrie, in der Abdampf stets reichlich zur Verfügung steht, sowie in allen Kleinbetrieben, in denen es erwünscht ist, für die Kältemaschine keiner Wartung und sachverständigen Bedienung zu bedürfen, endlich für Schiffe, auf denen Betriebssicherheit und Gefahrlosigkeit Haupterfordernisse sind, bedeutet die neue Art der Kälteerzeugung einen entschiedenen Fortschritt. —

Der einzige Diskussionsredner, Dr. Pfleiderer, Mülheim/Ruhr, suchte durch Erörterungen theoretischer Natur den Wert der Josseschen Konstruktionen einzuschränken. Bei größeren Leistungen sei bei dem Wasserstrahl-Kondensator ein recht dicker Strahl erforderlich, der in der Hauptsache nur an seinem Umfange absaugend wirke; der Kern des Strahls, also die größte Wassermenge, verändere seine Geschwindigkeit ganz zwecklos und bedinge damit große Arbeitsverluste. Überdies sei in Schiffsbetrieben, wie Professor Josse schon selbst hervorgehoben habe, dabei die Gefahr vorhanden, daß das Kesselwasser versalze. — Professor Josse trat diesen Ausführungen durch den Hinweis auf die in seinem Vortrage dargelegten Tatsachen entgegen, die mehr Sicherheit böten als theoretische Erörterungen. Seeschiffskondensationen ließen sich, wie ebenfalls aus seinem Vortrage zur Genüge hervorgehe, nach seinem System ohne weiteres so bauen, daß die Gefahr des Kesselversalzens ausgeschlossen sei.

(Schluß folgt.) La.

Der italienisch-türkische Krieg 1911/12.

IV.

(Mit einer Kartenskizze; abgeschlossen am 20. Februar 1912.)

Tätigkeit der italienischen Flotte.

Nachdem Mitte Dezember 1911 das Gros beider italienischer Geschwader sowie die Schulschiffsdivision und das Gros der Torpedoboote in die Heimat zurückgekehrt waren, um hier die alljährlichen Überholungsarbeiten vorzunehmen, blieben in tripolitanischen Gewässern nur einige Kreuzer, Torpedofahrzeuge und armierte Schnelldampfer als Stationsschiffe und zur Aufrechterhaltung der Blockade zurück. Den Januar hindurch lagen „Garibaldi“ ⚑, „Varese“, „Etna“ und einige Torpedoboote in Tobruk, „Ferruccio“ in Derna, „Etruria“ in Benghasi, „Marco Polo“ in Homs, „Carlo Alberto“, „Liguria“, „Iride“ und einige Torpedoboote in Tripolis. Die Blockade führten nach wie vor die vier armierten Regierungspostdampfer und Torpedofahrzeuge durch. Alle diese Schiffe beteiligten sich mit ihren Schiffsgeschützen an den Kämpfen zu Lande, beschossen kleinere vom Feinde besetzte Küstenorte und brachten gelegentlich kleine, Kriegskonterbande führende Küstenfahrer auf. (Näheres hierüber ist in den Abschnitten „Operationen zu Lande“ und „Kriegskonterbande“ gesagt.)

Da auch die bisher an den türkischen Mittelmeerküsten patrouillierenden italienischen Zerstörerdivisionen zurückgezogen waren und eine italienische Aktion im Ägäischen Meer immer weniger wahrscheinlich wurde, so entließ die türkische Kriegsleitung zu Anfang Januar die Reservisten der Inselbesatzungen und zum Teil auch die der festländischen Küstenverteidigungstruppen.

Eine lebhafte Tätigkeit entwickelten die italienischen Seestreitkräfte im Roten Meer, deren Hauptaugenmerk nach wie vor darauf gerichtet war, zu verhüten, daß die im Yemen stehenden 20 000 Mann türkischer Truppen die Kolonie Eritrea angriffen oder zur Verstärkung der in Nordafrika kämpfenden Landesverteidiger beitrügen. Außerdem wollte die italienische Kriegsleitung durch Verschärfung ihrer Maßnahmen gegen das Yemen einen Druck auf die türkische Regierung ausüben, um sie zu einem Friedensschluß geneigter zu machen.

Zur Ausführung der beabsichtigten Operationen war die italienische Rote Meer-Flottille auf 3 geschützte Kreuzer zu je 2500 bis 3000 t („Piemonte“ ⚑, „Calabria“, „Puglia“), 3 ungeschützte Kreuzer („Aretusa“, „Volturno“, „Stafetta“) zu 900 bis 1800 t und 4 Zerstörer zu je 370 t („Artigliere“, „Granatiere“, „Bersagliere“, „Garibaldino“) verstärkt worden. Ihr Befehlshaber hatte Ende Dezember u. a. in Erfahrung gebracht, daß — entgegen der bisherigen Annahme der Italiener, alle türkischen Kriegsfahrzeuge im Roten Meer seien vernichtet oder entwaffnet — 7 kleine Kanonenboote, davon 5 zu 200, 1 zu 350 und 1 zu 500 t, sich bei den Inseln der Farsanbank zwischen Djedda und Hodeida versteckt hielten. Diese Boote waren aus dem Persischen Meerbusen gekommen, von wo die türkische Regierung sie heimbeordert hatte. Nach Suez zu gelangen war ihnen wegen Mangels an Kohlen nicht möglich gewesen, zumal da der Regierungstransportdampfer „Kaiserieh“, der ihnen als an-

gebliches Hospitalschiff im Dezember von Suez her Kohlen bringen sollte, unterwegs von einem italienischen Kreuzer abgefangen worden war. Die Italiener, die von dem Kohlenmangel der Boote nichts wußten, nahmen an, die Fahrzeuge seien zum Transport einer gegen Eritraea gerichteten Expedition an der Küste Mittelarabiens zusammengezogen, und beeilten sich, diesem Angriff zuvorzukommen.

Am 1. Januar liefen „Piemonte" A, „Puglia" und „Calabria" sowie die Zerstörer „Artigliere" und „Garibaldino" von Massaua aus und suchten die arabische Küste zwischen Hodeida und Djidda nach den türkischen Kanonenbooten ab. „Calabria" und „Puglia" hatten den südlichen Teil dieser Gewässer zu durchsuchen und Djebel Tair, Loheja und Midy, wo kleine türkische Garnisonen standen, zu beschießen. „Piemonte" und die beiden Zerstörer suchten den nördlichen Teil von Djidda aus ab und trafen, längs der Küste südwärts dampfend, am 7. Januar nachmittags die bei Kunfuda zu Anker liegenden 7 türkischen Fahrzeuge sowie die unter Dampf befindliche Regierungsdampfyacht „Fuad". Die italienischen Schiffe eröffneten das Feuer auf 6000 m und brachten im Laufe von 3 Stunden, während sie sich den türkischen Fahrzeugen bis auf 4500 m näherten, diese sämtlich zum Sinken oder Auflaufen. „Piemonte" und die Zerstörer erlitten durch das feindliche Feuer, an dem sich auch einige an Land aufgestellte Feldgeschütze beteiligten, keinerlei Beschädigungen. Das Feuer gegen die Boote dauerte bis Sonnenuntergang. Während der Nacht verließen die Überlebenden der türkischen Besatzungen die aufgelaufenen Fahrzeuge. Am nächsten Tage vollendeten die italienischen Schiffe durch Artilleriefeuer ihr Zerstörungswerk, nachdem sie einige leichte Geschütze und sonstiges Material als Trophäen von den Kanonenbooten heruntergenommen hatten. Sie beschossen dann einige Regierungsgebäude von Kunfuda, nahmen vier beladene arabische Segelfahrzeuge weg und brachten diese sowie die bei der Beschießung nur leicht beschädigte türkische Dampfyacht „Fuad" als Beute nach Massaua.

In den folgenden Wochen beschossen die italienischen Kreuzer alle arabischen Ortschaften, bei denen sie türkische Truppen bemerkten oder vermuteten, darunter Akaba (am 19. Januar zum drittenmal), Kunfuda (anfangs Februar mehrere Tage lang), Djebana, Scheik Said, Mocca und Midy.

Auch an der syrisch-arabischen Küste zwischen Gaza und Rafah fand eine Beschießung eines Lagers statt, und zwar am 17. Januar durch den Hilfskreuzer „Citta di Palermo". Das Lager enthielt einige Hundert Beduinen, die nach italienischer Ansicht beabsichtigten, über die Sinai-Halbinsel, den Golf von Suez und Ober-Ägypten nach der Cyrenaika zu gelangen.

Derartige Beschießungen verursachten in der Regel nur geringe Verluste an Menschenleben, zumal da ein großer Teil der Granaten nicht explodiert sein soll.

Am 22. Januar erklärte die italienische Regierung eine 45 sm lange Küstenstrecke bei Hodeida, dem Hauptort des Yemen (45 000 Einwohner), für blockiert. Die Blockadeerklärung hat folgenden Wortlaut: „Mit Rücksicht auf den zwischen Italien und der Türkei bestehenden Kriegszustand erklärt die königliche Regierung, indem sie sich an die Bestimmungen des Völkerrechts hält, daß vom 22. Januar ab die ottomanische Küste des Roten Meeres von Ras Isa nördlich von Hodeida bis Ras Galefka im Süden zwischen 15° 11′ und 14° 30′ nördlicher Breite, von den

Seestreitkräften des Königreiches in dem Zustande der effektiven Blockade gehalten werden wird. Den neutralen Schiffen wird eine vom Oberkommandanten des Blockadegeschwaders zu bestimmende Frist gewährt werden, um sich ungehindert aus dem Bereich der Blockade zu entfernen. Gegen jedes Fahrzeug, das versuchen sollte, die Blockade zu verletzen, wird gemäß den Bestimmungen des Völkerrechts und den in Kraft stehenden Verträgen mit den neutralen Mächten vorgegangen werden." Eine bald darauf folgende weitere offizielle Bekanntmachung verschob den Beginn der Blockade auf den 24. Januar und setzte die Frist zum Auslaufen für neutrale Schiffe auf 5 Tage fest.

Die unmittelbare Veranlassung zur Blockade war angeblich der Umstand, daß italienische Kreuzer im Laufe der letzten Zeit wiederholt auf neutralen Schiffen türkische Militärpersonen, Kriegsmaterialien und Regierungsgelder gefunden hatten, die für Hodeida bestimmt waren oder von Hodeida kamen. Unter anderem hatte „Calabria" Ende Dezember querab von Djidda an Bord des ägyptischen Postdampfers „Menzaleh" 750 000 Francs für Hodeida bestimmte türkische Regierungsgelder beschlagnahmt und „Volturno" im Januar einige zwanzig türkische Militärpersonen an Bord des englischen Dampfers „Africa" und des österreichischen Lloyddampfers „Bregenz" im südlichen Roten Meer festgenommen.

Zur Unterstützung bei der Durchführung der Blockade wurden zwei neue, je 7600 Registertonnen große armierte Schnelldampfer, „Duca degli Abruzzi" und „Duca di Genova", aus der Heimat zum Roten Meer entsandt. Zur Verstärkung der italienischen Flottille trafen ferner die geschützten Kreuzer „Liguria" und „Elba" im Roten Meere ein.

Am 26. Januar kam „Piemonte" mit „Bersagliere" nach Djebana, einem Ort 16 km nördlich von Hodeida, und ließ durch ein Parlamentärboot dem französischen Konsul in Hodeida sowie dem französischen Dampfer der Bahnbaugesellschaft Hodeida—Sana in Ras el Ketib, dem 6 km von Djebana entfernt gelegenen Endpunkt der Bahn, von der Blockade Kenntnis geben. Um dieselbe Zeit bat die französische Kolonie von Hodeida, darunter 51 Ingenieure und Beamte des Bahnbaus, ihre Regierung in Paris um Entsendung eines Kreuzers zu ihrem Schutz.

Die am 1. Februar von „Piemonte" vorgenommene Beschießung eines türkischen Truppenlagers bei Djebana gab Veranlassung zu dem Gerücht, der Kreuzer habe die erst Frühjahr 1911 begonnenen Hafen- und Bahnbauten in Ras el Ketib zerstört. Da diese Anlagen hauptsächlich mit französischem Gelde unter französischer Leitung gebaut werden, so rief diese Nachricht in Frankreich um so mehr Unruhe hervor, als hier die Erregung über die vor kurzem bewirkte Beschlagnahme dreier französischer Handelsdampfer durch italienische Torpedofahrzeuge noch nachzitterte. Den ersten Alarmnachrichten folgten bald Richtigstellungen, durch die bekannt wurde, daß die Bahn- und Hafenbauten bei Hodeida nur wenig und augenscheinlich unabsichtlich durch jene Beschießung beschädigt worden waren. Der Gesamtschaden betrug 200 000 Lire, deren Erstattung die Bahnbaugesellschaft von der italienischen Regierung forderte.

Die in Hodeida ansässigen Engländer, etwa 100, und einige Franzosen verließen zu Anfang Februar die Stadt auf Dampfern, denen der italienische Befehlshaber

der Roten Meer-Flottille das Passieren der Blockadelinie gestattete. Auch „Piemonte" brachte Europäer von Hodeida weg.

Anfangs Februar gelang es ferner den Italienern, den Rebellenführer Saïd Idris zur Wiederaufnahme der Waffen gegen die türkische Regierung im Yemen zu bewegen und ihn durch Waffensendung zu unterstützen. Zweihundert Anhänger des Saïd Idris besetzten Mitte Februar die Farsan-Inseln (nordwestlich von Loheija), während auf dem Festlande die türkischen Truppen von den Rebellen in die Defensive gedrängt wurden.

Landstreitkräfte der Kriegführenden in Nordafrika.

Die italienischen Truppen standen Mitte Februar noch in und bei den im Oktober 1911 von ihnen besetzten Küstenstädten. Ihre wahrscheinliche Stärke und ihre Verteilung geht aus nachstehender Übersicht hervor:

Truppenteile	In und bei Tripolis	In Homs	In Benghasi	In Derna	In Tobruk
Infanterie-, Jäger- und Schützen-Bataillone	34	6	18	18	7
Kavallerie-Schwadronen	8	1	4	1	—
Feldartillerie-Batterien	15	etwa 2	etwa 5	etwa 5	etwa 2
Fußartillerie-Batterien	3	1	1	1	1
Anzahl Köpfe im ganzen, einschließlich der verschiedenen Spezialtruppen . . .	60 000*)	7000	23 000	22 000	7000

Einschließlich einiger weiterer, noch in ihren Heimatsgarnisonen befindlicher oder bereits nach Afrika entsandter Truppenteile, darunter mehrerer Infanterie-Regimenter, waren die Truppen der Expedition Mitte Februar etwa 120 000 Mann stark. Sie hatten etwa 200 Geschütze bei sich.

Der Abtransport italienischer Truppen von der Heimat ging in letzter Zeit langsam vor sich. Augenscheinlich wollte man erst abwarten, wo weiterer Bedarf an Verstärkung nötig sein würde. Auch war das schlechte Wetter der letzten Monate der Ausschiffung von Truppen und Materialien in Nordafrika zeitweise sehr hinderlich, was an verschiedenen Stellen zu Unzuträglichkeiten, Material- und Geldverlusten führte. Oft konnten die Dampfer tagelang nicht löschen, und große Mengen an Lebensmitteln verdarben.

Unter den Mitte Februar in Tripolis eintreffenden italienischen Truppen befand sich auch ein Bataillon Askaris, mit Kameelreitern, aus Eritrea.

Die Verluste der italienischen Expeditionstruppen betrugen bis Ende 1911 nach französischen Berechnungen (im „Temps" usw.) etwa 5000 Mann, davon 1800 Tote und Vermißte. Da die Araber fast gar keine Gefangenen machen, so sind die „Vermißten" in der Mehrzahl „Tote".

Die Angaben über die Stärke der türkischen Streitkräfte in Nordafrika sind schwankend. Das hat zum Teil seinen Grund darin, daß — einerseits infolge des immer noch andauernden Zuzugs aus dem Hinterlande, anderseits infolge zeitweiliger

*) Darunter 10000 Mann Train- und Sanitätssoldaten.



Beurlaubung der Irregulären zur Bestellung ihrer Äcker — die Gesamt-Kopfzahl der Streiter tatsächlich sich ändert und außerdem Verschiebungen der vor den eingeschlossenen Städten stehenden Verbände stattfinden.

Laut Nachrichten aus verschiedenen Quellen stehen zur Zeit etwa 50 000 mit Gewehren bewaffnete Araber in Tripolitanien und der Cyrenaika den Italienern gegenüber, und zwar etwa 4000 bei Zuara, 15 000 bei Tripolis (darunter 3000 Reguläre), 7000 bei Homs, 10 000 bei Benghasi, 10 000 bei Derna und 7000 bei Tobruk. Weitere arabische Kämpfer sind in den Bergen versammelt.

Proviant scheint reichlich vorhanden zu sein.

Der türkische Oberbefehlshaber Neschat Bey wurde Mitte Februar zum Generalmajor befördert.

Dem immer noch dringenden Bedürfnis nach besserer Fürsorge für die türkischen Verwundeten und Kranken entsprach das Eintreffen einer 15 Personen starken Abteilung vom deutschen Roten Kreuz Ende Januar in Garian und einer 27 Personen starken Abteilung vom türkischen Roten Halbmond Mitte Februar in Homs. Eine englische Abteilung des Roten Kreuzes, bestehend aus 4 Ärzten und 2 Krankenpflegern, verließ auf dem Wege zum türkischen Hauptquartier Marseille am 16. Februar. Eine weitere Abteilung vom türkischen Roten Halbmond folgt ihr demnächst.

Operationen zu Lande.

1. Tripolis.

Nach der Besetzung von Aïn Zara und Tagiura (Mitte Dezember 1911) erstreckte sich die Tätigkeit der in Tripolitanien befindlichen italienischen Land- und Seestreitkräfte auf die Besetzung weiterer Ortschaften in der Umgebung von Tripolis. Bei ihren Angriffen auf besetzte Ortschaften hatten sie zunächst mehrere Mißerfolge.

Am 17. Dezember mußten vier Bataillone Infanterie, die zur Besetzung von Zanzur, einem Ort 18 km westlich von Tripolis, entsandt waren, infolge feindlichen Widerstandes unverrichteter Sache nach Tripolis zurückkehren. Am selben Tage zerstörte ein heftiger Wind zwei bei Tripolis im Bau befindliche Schuppen für Militärlenkballons, wodurch deren Verwendungsbereitschaft um einige Monate verzögert wurde. Am 19. Dezember mißglückte ein mit vier Bataillonen Infanterie sowie einiger Artillerie und Kavallerie unternommener Überfall auf die von türkischen Truppen besetzte Oase Bir Tobras derart, daß die vom Feinde auf drei Seiten eingeschlossenen Italiener nur mit knapper Not der Vernichtung oder Gefangennahme entgingen. Der italienische Verlust betrug angeblich 50 Tote und über 100 Schwerverletzte. Generalleutnant Pecori-Giraldi, dessen Anordnungen das Fehlschlagen des Unternehmens veranlaßt hatten, wurde seiner Stellung als Chef der 1. Infanterie-Division enthoben und durch Generalleutnant Camerana ersetzt, während der Führer der Truppen im Gefecht von Bir Tobras, Oberst Fara, für seine bei Rettung der Expedition an den Tag gelegte Umsicht und Energie zum Generalmajor befördert wurde.

Das türkische Hauptquartier befand sich nach wie vor in Garian. Größere Abteilungen türkischer Truppen standen seit Anfang Januar in Aziziah sowie im Bogen von 15 bis 20 km Entfernung um Ain Zara herum von Bir el Turki bis nahe an Gargaresch heran, hauptsächlich bei Suani ben Aden. Die Türken begannen wieder

zum Angriff vorzugehen, und zwar vom 5. Januar ab gegen die Stellungen von Ain Zara sowie gleichzeitig gegen Gargaresch, 8 km östlich von Tripolis, dessen Einwohner sie wegen ihres Übergangs zu den Italienern bestraften. Ein von italienischen Truppen am 18. Januar unternommener Versuch, mit vier Bataillonen Infanterie Gargaresch dem Feinde zu entreißen, scheiterte an dem Widerstande der Türken. Nach 7stündigem Gefecht traten die Italiener den Rückzug an. Als sie 2 Tage später in doppelter Stärke zurückkehrten, konnten sie den inzwischen vom Feinde verlassenen Ort ohne Schwertstreich besetzen. Ein türkischer Nachtangriff am 26./27. Januar auf Gargaresch wurde abgeschlagen.

Während im übrigen die Türken mit kleineren Abteilungen wiederholt bei Ain Zara angriffen, gingen die Italiener gegen türkische Stellungen zwischen Gargaresch und Zanzur vor, aus denen sie den Feind am 5. Februar durch stundenlange Beschießung mit 14,9 cm-Belagerungsgeschützen vertrieben. Ein am 22. Februar mit 4 Bataillonen Infanterie und 3 Feldbatterien unternommener Versuch, Zanzur den Türken zu entreißen, mißlang.

2. Homs.

Die italienische Besatzung von Homs kam bisher nicht über die nächste Umgebung der Stadt hinaus. Der Vorstoß eines Regiments am 6. Januar endete nach 3stündigem, verlustreichem Gefecht dicht bei der Stadt mit einem ungeordneten Rückzuge der Italiener. Die Türken verfügten auch hier über Geschütze, mit denen sie Ende Januar die Stadt beschossen. An der Erwiderung dieses Feuers beteiligte sich „Marco Polo“. Im Laufe des Februar griffen die Türken wiederholt die italienischen Stellungen an.

3. Zuara.

Zuara, der 105 km westlich von Tripolis an der Küste gelegene Knotenpunkt des Verkehrs zwischen Tunesien und dem türkischen Hauptquartier in Garian, war als Stapel- und Durchgangsplatz für Kriegsbedürfnisse der Türken von italienischen Schiffen wiederholt bombardiert worden. Im Dezember beschloß die italienische Kriegsleitung, den Ort mit einer Infanterie-Brigade zu besetzen. Die Mannschaften mehrerer Torpedofahrzeuge, die Mitte Dezember zu Vermessungsarbeiten und zu sonstiger Vorbereitung der Okkupation bei Zuara an Land gesetzt worden waren, sahen sich durch feindliches Gewehrfeuer zur Wiedereinschiffung gezwungen.

Die zur Besetzung des Platzes bestimmte 10. Infanterie-Brigade (35. und 89. Infanterie-Regiment) ging kurz nach Weihnachten auf vier Dampfern, begleitet von „Pisa“ ⚐ und einigen Torpedofahrzeugen, aus der Heimat ab.

Des schlechten Wetters wegen mußten diese Schiffe indessen, nachdem sie mehrere Tage vor Zuara gekreuzt hatten, unverrichteter Sache nach Augusta zurückkehren. Nur eine Beschießung der Stadt durch „Liguria“, die die beabsichtigte Landung vorbereiten sollte, hatte (vor Beginn des schlechten Wetters) stattfinden können. Am 17. Januar wurde Zuara abermals mehrere Stunden lang beschossen, und zwar durch den Panzerkreuzer „Carlo Alberto“ und vier Torpedofahrzeuge. Das Feuer richtete zwar erheblichen Schaden an den Gebäuden der Stadt an, traf aber nicht die Verteidiger des Platzes (mehrere Tausende, darunter 600 Mann reguläre Truppen mit einem besonders energischen und befähigten Kommandeur), die sich in den Dünen am Ufer

Schanzen mit bombensicheren Unterständen angelegt hatten. Alle Nichtkombattanten des Ortes waren bereits seit längerer Zeit nach der 20 km landeinwärts gelegenen Ortschaft Rigdalin zurückgebracht worden.

Die italienische Landung in Zuara wurde hiernach aufgegeben, angeblich weil die Besetzung des Ortes die Opfer nicht lohnen würde, mit denen er italienischerseits erkämpft werden müßte.

4. Die Cyrenaika.

In der Cyrenaika haben die Italiener ihre Stellungen um die von ihnen besetzten drei Hafenplätze herum allmählich etwas erweitert, in Benghasi z. B. bis auf eine Entfernung von 7 km von der Stadt. Es wurden überall starke Verschanzungen angelegt, diese an allen drei Plätzen mit Geschützen, bis zu 15 cm Kaliber, armiert und mit Scheinwerfern ausgerüstet. In Benghasi baute man zur Verbindung der Stellungen untereinander eine etwa 10 km lange Feldeisenbahn.

Während die Italiener sich in der Cyrenaika fast gänzlich in der Defensive hielten, griffen die Türken und Araber fast ununterbrochen an, und zwar meist in Abteilungen von einigen Hundert Mann. Bei Benghasi und Derna entspannen sich auch mehrere größere Kämpfe, u. a. um die Brunnen bei der Stadt und die Wasserleitung, welch letztere die Araber wiederholt unterbrachen. Der Erfolg solcher Kämpfe war meist der, daß die Angreifer mit Verlusten abgeschlagen wurden und daß die Italiener etwas Raum zur Anlage neuer Schanzen gewannen. Indessen erlitten sie bei solchen Gelegenheiten stellenweise auch empfindliche Verluste, zumal da die arabischen Angriffe meist mit einem Überfall begannen.

Da die Gefechte sich unweit der Küste abzuspielen pflegten, so hatten die dort stationierten Schiffe oft Gelegenheit, mit ihrer Artillerie einzugreifen.

5. Vorbereitungen zum Vormarsch ins Innere.

Die Nachrichten über die Vorbereitungen der Italiener zum Vormarsch nach dem Innern von Tripolitanien sind spärlich. Bekannt geworden ist neuerdings nur, daß größere Ankäufe von Kamelen für diesen Vormarsch stattgefunden haben, daß Garian das nächste Ziel sein soll, daß man dieses mit 25 000 Mann zu erreichen hofft und daß die im Bau befindliche 20 km lange Militärbahn (Spurweite: 95 cm) Tripolis — Aïn Zara bald bis Bir Tobras (28 km südsüdöstlich von Tripolis) verlängert werden soll.

Der italienische Oberbefehlshaber ist angeblich durch sein Doppelamt als militärischer Oberbefehlshaber und höchster Verwaltungsbeamter der zu erobernden Provinzen mit Arbeit überlastet und soll außerdem kränklich sein. Vom 4. bis 18. Februar war er zu Besprechungen in Rom, nachdem er seinem Vertreter, Generalleutnant Frugoni dringend empfohlen hatte, auch weiterhin Vorsicht bei den Kriegsoperationen zu beobachten. Gegenstand der Besprechungen in Rom waren u. a. die Vereinbarung des ferneren Kriegsplanes und die allgemeine Informierung des Kriegsministeriums mit Rücksicht auf die bevorstehende Eröffnung der Deputiertenkammer.

Angesichts der Schwierigkeiten, die die Natur Tripolitaniens und seine Verteidiger einem italienischen Vormarsch entgegensetzen, sowie der ungebeugten Haltung der Hohen Pforte, die noch zu Anfang Februar die von Rußland und Österreich-Ungarn gemachten

Friedensvermittlungsvorschläge ablehnte, erscheint es glaubwürdig, daß — wie berichtet wird — Generalleutnant Caneva von einem baldigen Vormarsch ins Innere nichts wissen will und vorgeschlagen hat, die Okkupation auf bestimmte Küstengebiete zu beschränken, diese gut zu sichern, gegebenenfalls Offensivstöße zu machen, im übrigen die Araber durch gute Behandlung zu gewinnen und die Türken physisch und moralisch auszuhungern. Caneva soll einen langwierigen Kleinkrieg in Aussicht gestellt und neue Verstärkungen gefordert haben.

6. Flieger.

Die in Nordafrika befindlichen italienischen Militärflieger leisteten für die Aufklärung nach wie vor gute Dienste. Nach Angabe des Fliegers Leutnant zur See Rossi, der in Tobruk etwa 60 Flüge ausgeführt hat, wurde das Werfen von Bomben vom Flugzeug aus einstweilen eingestellt, da es für Einzelflieger, wie es die italienischen Flieger der Mehrzahl nach sind, zu schwierig und gefährlich, da ferner die Treffsicherheit zu gering ist und die Bomben beim Aufschlagen auf weichen Sand oft nicht explodieren. Des feindlichen Gewehrfeuers wegen müssen sich die Flieger in etwa 1000 m Höhe über den feindlichen Stellungen halten. Aus dieser Höhe bestimmte Ziele im Fluge zu treffen, sei, zumal in Ermangelung eines Zielapparates, nahezu unmöglich. (Bei einem von Rossi mit Hauptmann Montu als Passagier in 600 m Höhe ausgeführten Fluge am 1. Februar über feindliche Stellungen bei Tobruk wurde das Farman-Flugzeug von 5 Gewehrkugeln getroffen und dabei der Hauptmann verwundet.)

Die italienischen Militärflugzeuge bestehen — wie gesagt — zum größten Teil aus Einsitzern, und zwar vom Typ Bleriot, Nieuport, Etrich, Farman, mit Maschinen bis zu 50 Pferdestärken. Ihr Durchschnittspreis beträgt 30 000 Lire, ihre Haltbarkeitsdauer 6 bis 7 Monate. Neuerdings ist man dazu übergegangen, Mehrsitzer mit 70 bis 100 Pferdestärken in Frankreich anzukaufen und zu bestellen. Nach deren Eintreffen auf dem Kriegsschauplatz werden die Versuche im Werfen von Bomben verschiedener Systeme wieder aufgenommen werden. Anstatt der Bomben warf man in letzter Zeit von Aeroplanen aus Flugschriften unter die Araber, in denen diese zur Unterwerfung aufgefordert wurden.

Die längsten Flüge in feindliches Gebiet hinein führte der Hauptmann Moizo aus, der von den italienischen Stellungen bei Tripolis am 26. Januar bis nach Garian, 85 km südlich von Tripolis, und zurück nach Tripolis gelangte und am 12. Februar bei einem Fluge Tripolis—Homs—Tripolis 240 km zurücklegte.

Kriegskonterbande und Kreuzerkrieg.

An der ägyptisch-tripolitanischen Grenze ging der Handelsverkehr, die Einfuhr von Kriegskonterbande und der Durchzug türkischer Kriegsfreiwilliger nach der Cyrenaika in den ersten Monaten des Krieges hauptsächlich über den Küstenort Solum, und zwar sowohl zu Lande wie zur See. Hierbei leistete die bei Alexandrien beginnende, 300 km lange Mariut-Bahn, die zur Zeit bei Marsa Matruk endet, und die sich nach Westen daran anschließende neue Automobilstraße, die bis in die Nähe von Solum reicht, gute Dienste. Von Alexandrien aus ist Solum auf diesem Wege in 1 bis 2 Tagen zu erreichen (Gesamtentfernung etwa 500 km).

Die Grenzsperre für Kriegskonterbande wurde auf ägyptischer Seite bis zu Anfang Dezember 1911 milde gehandhabt und von Schmugglern leicht umgangen. Diesen gelang es hier, Karawanen von mehreren Hundert mit Waffen und Munition beladenen Kamelen nach der Cyrenaika zu bringen. Konterbande führende Segelfahrzeuge landeten in und bei Solum — möglichst auf ägyptischem Gebiet, wo sie vor den italienischen Blockadeschiffen sicher waren —, und die ägyptischen Telegraphenämter nahe der Grenze standen dem Verkehr zwischen Konstantinopel und dem türkischen Oberbefehlshaber in der Cyrenaika offen.

Diese Zustände änderten sich Mitte Dezember 1911 gleichzeitig mit der Abtretung Solums, das die Türkei an England-Ägypten abtrat und dessen Zugehörigkeit zur Cyrenaika seit Jahren ein umstrittener Punkt gewesen war, obgleich der Ort bisher türkische Beamte und eine kleine türkische Garnison gehabt hatte. Die im Laufe des Dezember Solum besetzenden 500 Mann englisch-ägyptischer Truppen dienten wesentlich der Unterdrückung des Konterbandeschmuggels, zu deren Durchführung der englische Generalkonsul für Ägypten, Lord Kitchner, jetzt scharfe Maßnahmen ergriff. Er ließ die Küstenwachtstationen von Alexandrien bis Solum in Polizeistationen verwandeln, vermehren, verstärken und englischen Beamten unterstellen. Er verhängte über die westlichen Grenzgegenden den Belagerungszustand, ließ die dort wohnenden Beduinen entwaffnen und nochmals eindringlich zu neutraler Haltung ermahnen. Den Verkehr auf der Mariut-Bahn ließ er polizeilich überwachen und die Telegraphenämter dieser Bahn dem Zensor, Generalmajor Hunter, unterstellen. Der Kreuzer „Suffolk" traf zur Überwachung der ägyptischen Mittelmeerküste in Solum ein. Zur Überwachung des Verkehrs über den Suezkanal wurden Infanterie- und Kamelreiter-Abteilungen mit Feldgeschützen am Kanal entlang aufgestellt; auch wurden derartige Abteilungen in die Sinai-Halbinsel vorgeschickt, deren Besitzergreifung von England im Sommer vorigen Jahres beschlossen worden war. General Hopkinson-Pascha wurde zum Generalinspekteur der Grenzwachen ernannt. Einige 30 türkische Kriegsfreiwillige und 2 russische Flieger, die um die Jahreswende auf dem Wege nach dem Kriegsschauplatze Ägypten passierten, mußten, von den Behörden gezwungen, die Weiterreise aufgeben, und mehrere des Waffenschmuggels nach der Cyrenaika überführte Beduinen erhielten exemplarische Strafen.

Alle diese Maßnahmen verhinderten es indessen nicht, daß Ende Januar eine größere Anzahl türkischer Offiziere und eine Karawane von 175 Kamelen mit Kriegskonterbande von Ägypten her (vermutlich vom Fayum her) bei den Verteidigern der Cyrenaika ankamen, denen weitere einzeln reisende Offiziere, Unteroffiziere und Gemeine folgten.

Der Handelsverkehr zwischen Tunesien und Tripolitanien ging Ende 1911 hauptsächlich über die tunesischen Grenzorte Ben Gardane nahe der Mittelmeerküste und Dehibat, 150 km landeinwärts hiervon. Unter anderem trafen zweimal wöchentlich Karawanen von 600 bis 800 mit Getreide und Mehl für Tripolitanien beladene Kamele aus Gabes, Zarsis und Medenine in Ben Gardane ein und gingen über die Grenze nach Zuara. Angeblich wurde auf diesem Wege auch viel, für die türkischen Streitkräfte bestimmtes Geld und Kriegsmaterial eingeführt. Jedenfalls erhob die italienische Regierung wiederholt Vorstellungen in Paris, weil ihr die französischen

Grenzüberwachungsmaßnahmen nicht weit genug gingen. Französischerseits wurde demgegenüber darauf hingewiesen, daß man alles tue, was man könne, aber nicht beabsichtige, den gesamten Handel zwischen Tunesien und Tripolitanien lahmzulegen. Die Entrüstung Italiens über Kriegskonterbande-Einfuhr aus französischem Gebiet nach Tripolitanien sei im übrigen um so weniger am Platze, als Italien für seine in Tripolitanien stehenden Truppen selbst offenkundig Kriegsmaterial aus französischem Gebiet beziehe, nämlich Kamele und Proviant aus Tunesien sowie Flugmaschinen, Munition und Maultiere aus dem europäischen Frankreich.

Die Meinungsverschiedenheiten der Regierungen Frankreichs und Italiens über die Durchführung der französischen Neutralität führten schließlich dazu, daß die italienische Regierung am 16. und 18. Januar durch Torpedofahrzeuge zwei größere französische, auf der Fahrt von Marseille nach Tunis befindliche Dampfer, auf denen sie Kriegskonterbande oder türkische Offiziere vermutete, bei Sardinien (außerhalb italienischer Gewässer) anhalten, nach Cagliari bringen und mit Beschlag belegen ließ. Es waren dieses der Postdampfer „Carthage" der Compagnie Transatlantique und die „Manouba" der Compagnie Mixte. Auf der „Carthage", die 4 Tage in Cagliari festgehalten wurde, befand sich eine Flugmaschine des zum Preisfliegen nach Tunis reisenden Fliegers Duval, von dem die italienische Regierung annahm, er wolle in türkische Dienste treten. Auf der „Manouba" war mit Genehmigung der französischen Regierung die aus 29 Personen bestehende 2. Abteilung des türkischen „Roten Halbmondes" eingeschifft, von der die italienische Regierung argwöhnte, sie bestehe ganz oder zum Teil aus türkischen Militärpersonen. „Manouba" durfte nach Ausschiffung dieser 29 Passagiere, die auf Anordnung des französischen Konsulats in Cagliari geschah, am nächsten Tage (19. Januar) die Weiterreise nach Tunis fortsetzen.

In Frankreich rief die Kunde von der Beschlagnahme der beiden Dampfer lebhafte Erregung hervor. In der Kammer forderten (am 22. Januar) mehrere Redner „volle Genugtuung für die der französischen Flagge angetane Beleidigung". Der Ministerpräsident Poincaré erwiderte hierauf: Bezüglich des Zwischenfalles mit dem Dampfer „Carthage" habe der französische Geschäftsträger in Rom Auftrag erhalten, die Aufhebung der Beschlagnahme zu fordern und bezüglich der erlittenen Verluste alle Vorbehalte zu machen. Die französische Regierung habe es nicht, wie die italienische Regierung verlangte, für notwendig befunden, die Verpflichtung zu übernehmen, daß das Flugzeug Duvals überwacht werde. Eine Erklärung des Vaters Duvals, sein Sohn beabsichtige nicht, sich in den Dienst eines auswärtigen Staates zu stellen, habe Italien bewogen, die Beschlagnahme der „Carthage" (am 20. Januar) aufzuheben. Das Flugzeug, das ein Gegenstand bedingter Kriegskonterbande sei, hätte auf der Fahrt von einem neutralen Hafen nach einem anderen neutralen Hafen nicht beschlagnahmt werden dürfen. Außerdem hätte man die „Carthage" als Postdampfer rücksichtsvoll und rasch durchsuchen müssen.

Der Ministerpräsident verlas sodann ein Schreiben der türkischen Botschaft, betreffend die Durchreise der Mission vom Roten Halbmond, und erklärte, die Regierung habe davon die Residentschaft in Tunis verständigt und ihr nur empfohlen, sorgfältig die Identität der Mitglieder dieser Mission festzustellen. (Mit dieser Maß-

nahme hatte sich der italienische Botschafter in Paris am 17. Januar vor Abfahrt der „Manouba" von Marseille einverstanden erklärt.) Der Ministerpräsident legte dar, daß er wiederholt die italienische Regierung bei verschiedenen Gelegenheiten seiner Neutralität versichert habe, namentlich am 17. Januar. Bevor jedoch der italienische Botschafter seiner Regierung die Erklärungen, deren Loyalität er nicht in Verdacht ziehen konnte, habe übermitteln können, sei der Postdampfer „Manouba" beschlagnahmt worden.

Er, der Ministerpräsident, habe nach Rom und Cagliari telegraphisch den Auftrag gegeben, die türkischen Passagiere nicht auszuliefern. Das nach Cagliari gesendete Chiffertelegramm sei jedoch als nicht dechiffrierbar zur Wiederholung zurückgeschickt worden. (Als diese Wiederholung in Cagliari eintraf, waren die 29 Türken schon ausgeschifft und die „Manouba" nach Tunis abgefahren.) Anderseits habe die italienische Regierung dem französischen Geschäftsträger in Rom die Versicherung gegeben, daß die Passagiere türkische Offiziere seien, die zu Kriegsgefangenen gemacht werden könnten.

Der französische Geschäftsträger habe geglaubt, er müsse dem französischen Konsul in Cagliari nahelegen, dieser Auffassung der Italiener beizutreten, um ernste Schwierigkeiten zu vermeiden. Diese Instruktionen seien auf Grund der von der italienischen Regierung gelieferten Informationen gegeben worden. Die türkische Botschaft halte jedoch daran fest, daß die Reisenden dem Roten Halbmond angehören. Frankreich konnte sie ebensowenig auf Grund des Völkerrechtes als auf Grund des bürgerlichen Rechtes ausliefern. Nur dann, wenn die verhafteten Reisenden der französischen Regierung wieder übergeben werden, werde es ihr möglich sein, die Wahrheit festzustellen. Der Ministerpräsident habe sofort einen Schritt in dieser Richtung unternommen. Er zweifle nicht, daß nach der Auslieferung der türkischen Reisenden an Frankreich diese Lösung im Laufe der freundschaftlichen Aussprache zwischen den beiden Regierungen sich ohne weiteres ergeben werde. Wenn vielleicht irgendwelche strittige Punkte noch übrig bleiben sollten, so würden die zwischen Frankreich und Italien bestehenden Konventionen aus den Jahren 1903, 1904 und 1908 es ermöglichen, sie in freundschaftlicher Weise zu regeln.

Diese beiden Zwischenfälle seien nicht imstande, die zwischen den beiden Staaten bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zu trüben, die auf der Gemeinsamkeit der Erinnerungen, der Rassenverwandtschaft und der Solidarität zahlreicher, wesentlicher Interessen beruhen. Eine Wolke, die nur vorübergeht, werde den Horizont nicht verdunkeln.

Die italienische Regierung gab indessen die 29 in Cagliari festgehaltenen Türken nicht so bald heraus, sondern ließ sie zunächst einer wissenschaftlichen Prüfung unterziehen, durch die — laut Zeitungsnachrichten — festgestellt wurde, daß die Gefangenen sämtlich oder zum größten Teil Ärzte, Krankenpfleger und Sanitätsbeamte waren. Da die diplomatischen Verhandlungen zwischen Frankreich und Italien noch einige Zeit in Anspruch nahmen, so wurden die Türken erst am 27. Januar der französischen Regierung ausgeliefert. Diese ließ sie nach Marseille bringen und dort ebenfalls ihre Personalien prüfen. Hierbei wurde nur eine Person, die eine größere Geldsumme und militärische Pläne bei sich führte, beanstandet und von der Weiterfahrt nach Tunis ausgeschlossen. Bis auf diesen und einen Kranken reiste die türkische

Rote-Halbmonds-Mission nunmehr auf französische Staatskosten nach Sfax, wo sie am 5. Februar eintraf.

Die grundsätzlichen und rechtlichen Fragen der Beschlagnahme beider Dampfer und des Schadenersatzes werden nach Übereinkommen der beiden Regierungen — entsprechend dem 1908 erneuerten französisch-italienischen Schiedsabkommen von 1903 — dem Haager Schiedsgerichtshof zur Prüfung unterbreitet werden.

Daß die französischen Behörden in Tunesien um diese Zeit ernstlich bemüht waren, die Einfuhr von Kriegskonterbande nach Tripolitanien zu verhindern, zeigten sie u. a. am 17. Januar, wo sie in Sfax den von Prevesa gekommenen russischen Dampfer „Odessa" beschlagnahmten, auf dem sie unter Kohlen verborgen eine Ladung von 360 Tonnen für die türkischen Truppen in Tripolitanien bestimmte Waffen und Munition aller Art fanden. Am 25. Januar wurde nochmals ein französischer Handelsdampfer von einem italienischen Torpedofahrzeug aufgebracht, und zwar in tunesischen Gewässern. Es war dieses der kleine Postdampfer „Favignano" der Compagnie Mixte, der mit einer Ladung Lebensmittel von Zarsis nach El Biban unterwegs war. Er wurde von dem italienischen Zerstörer „Fulmine" unter Anwendung von Gewalt untersucht und — obgleich keine Konterbande an Bord gefunden war — nach Tripolis gebracht, um dort mit dem gleichen negativen Ergebnis nochmals durchsucht zu werden. Darauf sogleich freigegeben, kam er mit 30 Stunden Verspätung in El Biban an. Die Aufregung, die diese Vorfälle unter der Bevölkerung von Tunesien verursachten, war so groß, daß die Regierung in Erwartung von Unruhen beständig die Truppen bereit hielt und die feindselige Haltung der Tunesier eine größere Zahl Italiener veranlaßte, Tunesien zu verlassen.

Zur Verhinderung der Einfuhr von Kriegskonterbande aus Tunesien nach Tripolitanien wurden zu Anfang Februar das Küstenpanzerschiff „Henri IV.", zwei Zerstörer und vier Torpedoboote von Biserta nach südtunesischen Gewässern entsandt.

Außerdem verbot der Bey von Tunesien vorübergehend die Ausfuhr von Kamelen, weil der massenhafte Verkauf dieser Tiere für die italienischen Truppen die tunesische Landwirtschaft schädige. Kurz darauf tauchten Nachrichten auf, laut denen die französische Regierung beabsichtige, die heimische Industrie daran zu hindern, Bestellungen auf Waffen und sonstiges Kriegsmaterial für Italien und die Türkei auszuführen. Es hieß ferner, die französischen Zollbehörden hätten in Modane an der Schweizer Grenze sechs Waggons mit Granaten und Flugapparaten für die italienische Armee angehalten. Diese Nachrichten ließ die französische Regierung dementieren mit einem Hinweis auf Artikel 7 der 5. Konvention der II. Haager Friedenskonferenz: „Eine neutrale Macht ist nicht verpflichtet, die für Rechnung des einen oder des anderen Kriegführenden erfolgende Ausfuhr oder Durchfuhr von Waffen, von Munition sowie überhaupt von allem, was einem Heer oder einer Flotte von Nutzen sein kann, zu verhindern."

v. D.



Zum Artikel: „Der italienisch-türkische Krieg 1911/12.



Schauplatz der Operationen im Roten Meer während des italienisch-türkischen Krieges 1911/12.

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Hochseeflotte. Das I. Geschwader ist am 1. Februar von Wilhelmshaven zu Übungen nach Helgoland gegangen, mußte aber am 6. Februar zurückkehren, da die Feuerschiffe und Seezeichen des Eises halber eingezogen wurden. Es ist am 14. Februar wieder ausgelaufen und am 23. Februar nach Wilhelmshaven zurückgekehrt. „Westfalen“ ging von Helgoland zur Vornahme von Torpedoschießübungen nach Kiel und traf am 21. Februar dort ein.

Das II. Geschwader ging am 13. Februar von Kiel in See und kehrte am 16. Februar zusammen mit den Aufklärungsschiffen nach Kiel zurück.

Letztere hatten den Kieler Hafen am 6. Februar verlassen und sich um Skagen nach der Nordsee begeben. Die kleinen Kreuzer lagen vom 9. bis 12. Februar in Emden.

— Kohlenübernahme. Linienschiff „Schleswig-Holstein“ erreichte erneut ein hervorragend gutes Resultat beim Kohlennehmen. Se. Majestät der Kaiser sandte aus diesem Anlaß folgendes Telegramm an die Flotte:

> Ich habe mich über die Leistung der „Schleswig-Holstein“ im Kohlennehmen sehr gefreut und gratuliere dem Schiff zu diesem neuen Erfolg.
>
> Wilhelm I. R.

Linienschiff „Helgoland“ hat eine höchste Leistung im Kohlennehmen erzielt und aus diesem Anlaß die nachstehende Allerhöchste Kabinetts-Order erhalten:

> Mein Linienschiff „Helgoland“ hat am 9. Februar d. Js. 1100 Tonnen Kohlen in zwei Stunden mit einer Höchstleistung von 671 Tonnen und einer Durchschnittsleistung von 550 Tonnen übergenommen und damit die bisherige, von Meinem Linienschiff „Posen“ erreichte höchste Leistung von 642 bzw. 514,29 Tonnen übertroffen. Indem Ich hierfür dem Kommando und der Besatzung Meine warme Anerkennung ausspreche, bestimme Ich gleichzeitig, daß diese Order bei der Musterung verlesen und demnächst im Schiffe unter Glas und Rahmen aufgehängt werden soll.
>
> Berlin, Schloß, den 20. Februar 1912.
>
> gez. Wilhelm I. R.

— Patengeschenk für das Linienschiff „Helgoland“. Nachdem das Linienschiff „Helgoland“ kurz vor Weihnachten in den Frontdienst eingetreten ist, hat der Gemeindevorstand der Insel Helgoland für die Kommandantenmesse ein großes Ölbild des schönen Eilandes von Marinemaler Kirchner geschenkt. Bereits früher hatte die Gemeinde für die Offiziermesse ebenfalls ein Gemälde von der Hand des Malers Schnars-Alquist gestiftet.

— Stapellauf. Am 17. Februar lief auf der Germaniawerft in Gegenwart Sr. Majestät des Kaisers das Linienschiff „Ersatz Odin“ vom Stapel. Prinz Ludwig von Bayern hielt die Taufrede, und die Prinzessin Therese von Bayern taufte das Schiff auf den Namen „Prinz-Regent Luitpold“. Anläßlich dieser Stapellauffeier fand ein herzlicher Telegrammwechsel zwischen dem Kaiser und dem Prinzregenten statt.

— Einer der Veteranen unter den deutschen Kriegsfahrzeugen, das frühere Minenschulschiff „Rhein“, ist nach Entfernung von Maschinen und Kesseln nach



Cuxhaven gelegt worden, um als Schulhulk für das Minenschulschiff zu dienen. Das 1867 gebaute Schiff hat volle 43 Jahre fast ununterbrochen als Vermessungsfahrzeug, Transport-, Schul- und Versuchsschiff gedient und wurde erst Ende 1911 außer Dienst gestellt.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader: „Scharnhorst" ist mit dem Geschwaderchef an Bord von Swatau nach Amoy und Hongkong gegangen, „Gneisenau" von Schanghai über Tsingtau nach Wusung, „Leipzig" statt ihrer von Tsingtau nach Schanghai, wohin sich auch „Jaguar" über Pakhoi, Hongkong und Amoy begeben hat. „Nürnberg" und „Vaterland" liegen gleichfalls in Schanghai, „Emden" in Tsingtau. „Iltis" ist noch in Hankau stationiert, „Luchs" ging von Schanghai nach Nanking. „Tiger" kehrte von Futschau über Swatau und Amoy nach Hongkong zurück, „Tsingtau" ging von Canton nach Kongmoon, während „Otter" im oberen Yangtse (Tschunking) blieb. „Taku" erledigte noch in Tsingtau Überholungsarbeiten, während Torpedoboot „S 90" von Schanghai aus Tschinkiang, Nanking, Wuhu, Kiukiang und Hankau anlief.

Australische Station. „Condor" hat Rabaul (Neupommern) verlassen und ist nach Australien seinem Ablösungstransport entgegengefahren. Er hat dort Brisbane und Melbourne angelaufen und geht von dort Ende des Monats nach Sydney. „Cormoran" hat seine Rundreise durch das Schutzgebiet fortgesetzt und Nauru, Ponape (Ost-Karolinen), Guam, Saipan (Mariannen) und Yap (West-Karolinen) angelaufen; er liegt augenblicklich in Matupi. „Planet" ist über Schanghai in Tsingtau eingetroffen.

Ostafrikanische Station. „Seeadler" hat seine Kreuzfahrt von East London nach Kapstadt fortgesetzt..

Westafrikanische Station. „Eber" hat Forcados (Nigeria) verlassen und ist in Duala eingetroffen. „Panther" hat seine Ausreise fortgesetzt und von Lissabon über Las Palmas, Dakar, Freetown (Sierra Leone) und Monrovia (Liberia), Lome in Deutsch-Togo erreicht. „Möwe" hat ihre Vermessungen fortgesetzt und gelegentlich Walfischbai und Lüderitzbucht angelaufen.

Amerikanische Station. „Bremen" ist von New Orleans nach Vera Cruz (Mexiko) gegangen.

Mittelmeer. „Loreley" hat Konstantinopel verlassen und ist nach Anlaufen des Piraeus in Alexandrien angekommen, wo auch „Geier" liegt.

— Die Schulschiffe haben die Heimreise fortgesetzt und bereits europäische Häfen erreicht. „Vineta" lief über Las Palmas nach Vigo und ist am 26. Februar nach Southampton weitergefahren, „Hansa" besuchte gleichfalls Las Palmas und ging von dort über Funchal nach Vigo, wohin auch „Hertha", nach Anlaufen der Bermudas, unterwegs ist, während „Victoria Louise" von Cadiz Villagarcia und Vigo anlief, um am 27. Februar nach Kiel in See zu gehen.

— Ablösungstransporte sind unterwegs: R. P. D. „Gneisenau" mit der „Condor"-Ablösung nach Australien (hat seither Antwerpen angelaufen) und der Dampfer „Patrizia", der mit der Ablösung für das Kiautschaugebiet und die Flußkanonenboote „Tsingtau", „Vaterland" und „Otter" über Port Said, Colombo, Hongkong und Schanghai am 16. Februar Tsingtau erreicht hat.

— Hilfeleistungen durch deutsche Kriegschiffe. Die durch die strenge Kälte im Januar und Februar verursachten schwierigen Eisverhältnisse in der Ostsee haben der Kaiserlichen Marine vielfach Gelegenheit gegeben, der Handelsmarine tatkräftigen Beistand zu leisten. Die schwereren Kriegschiffe brachen den Eisgürtel und ermöglichten Dampfern und Seglern die Fahrt in Häfen, die sonst auf jeden

Seeverkehr hätten verzichten müssen. Dadurch wurden nicht nur gefährdete Menschenleben in Sicherheit gebracht, sondern es wurde auch ein Steigen der Preise, z. B. der Kohlen, verhindert, so daß der wirtschaftliche Nutzen der Gesamtbevölkerung zugute kam. So wurden von S. M. S. „Württemberg" in der Flensburger Föhrde zwei Dampfer und das Kalkgrundfeuerschiff aus Eisnot befreit und in den Hafen geschleppt. Ferner befreite der kleine Kreuzer „Undine" mit Unterstützung des Werftdampfers „Norder" den deutschen Dampfer „Ludwig", den schwedischen Dampfer „Hera" und den norwegischen Dampfer „Jeloe" südlich von Schleimünde aus dem Eise. Der Tender „Hay" eiste den Sonderburger Hafen auf und wurde von dort aus gebeten, Umschau nach 10 Fischern zu halten, die seit Tagen vermißt wurden. Es gelang ihm, die Fischer bei der Insel Barsö aufzufinden, wo sie sich in ungünstiger Lage befanden; sie wurden von ihm nach Sonderburg zurückgebracht.

Am 10. Februar mittags 12 Uhr lief „Hay" wiederum aus, um den Dampfer „Comet" von der Reederei Jensen in Flensburg bei Falshöft aus dem Packeis zu befreien. Da tags zuvor südöstlich von Mittelgrund starke unpassierbare Treibeisschanzen festgestellt waren, wurde von Mittelgrund Süd zunächst Südkurs gesteuert, der rechtwinklig auf die Spur der „Württemberg" führen mußte. Es war bekannt, daß die „Württemberg" tags zuvor nach Schleimünde zum Aufsuchen des Werftdampfers „Wik" durchgebrochen war. Tatsächlich wurde die teilweise wieder stark zugetriebene Spur entdeckt und mit verhältnismäßig wenig Schwierigkeiten verfolgt. Nachmittags gegen 4 Uhr wurden in diesigem Wetter etwas an Steuerbord der Dampfer „Comet" und etwa 1 sm von ihm entfernt die mit Kohlen nach Sonderburg bestimmten Dampfer „Capella" (deutsch) und „Giralda" (englisch) gesichtet. Bei den Kohlendampfern befand sich außerdem der Schlepper „Adriana" mit dem mit Weizenmehl beladenen Leichter „Amtsblatt". Alle vier Fahrzeuge wurden durch Vorbeifahren losgebrochen, dann setzte sich der „Hay", nachdem noch einige Fahrsignale mit der Dampfpfeife festgesetzt waren, an die Spitze. Sobald das Eis etwas stärker wurde, machte das Durchkommen große Schwierigkeiten, da die Dampfer etwa 3 m breiter sind als „Hay". Wiederholt wurden die festgekommenen Dampfer durch Vorbeifahren oder durch Inschleppnehmen aus ihrer Lage befreit. Der Zug bewegte sich infolgedessen nur sehr langsam vorwärts. Als gegen Abend die „Giralda" festkam, wurde beschlossen, liegen zu bleiben, da in der Dunkelheit die Fahrrinne nicht mehr auszumachen war. Die Dampfer wurden angewiesen, um 7 Uhr morgens seeklar zu sein. „Hay" begann morgens 6 Uhr 30 mit Losbrechen. Es herrschte dichter Nebel. Während der Nacht hatte sich das Treibeis, da der Wind querein war, zu beiden Seiten jedes Dampfers aufgetürmt. Bis der Zug in Bewegung kam, vergingen deshalb etwa 3 Stunden. Bald darauf wurde im dichten Nebel die Dampfpfeife eines Kriegschiffes gehört, und auf parallelem Kurs auf etwa 150 m Abstand die „Württemberg" mit dem Dampfer „Wik" in Schlepp gesichtet. Auf Bitten des „Hay" brach die „Württemberg" dicht am Bug des „Hay" vorbei. Auf Wunsch des Kommandanten der „Württemberg" nahm „Hay" den Dampfer „Wik", dessen Schleppleine gerade gebrochen war, in Schlepp und folgte mit allen Dampfern in der nunmehr breiten und bequemen Fahrrinne nach. „Wik" war manövrierunfähig, hatte das Ruder gebrochen und gierte beim Schleppen stark hin und her. Zweimal brach die Schleppleine. „Württemberg" war inzwischen vorausgelaufen und im Nebel verschwunden, um die Mittelgrund-Süd-Tonne aufzusuchen. Durch FT blieb man in Verbindung. Bei Mittelgrund Süd angekommen, nahm die „Württemberg" wieder den „Wik" in Schlepp und ging nach Mürwik weiter, während „Hay" mit den vier Dampfern Sonderburg ansteuerte und gegen 3 Uhr nachmittags erreichte. Der Schlepper „Adriana" war bei der Ankunft nahezu ohne Proviant und Kohlen.

Das Artillerieschulschiff „Drache" ging nach der Grenzstadt Hadersleben, die um Hilfe gebeten hatte, und eiste mit seinen starken Maschinen und seinem kräftigen Vordersteven in sieben Stunden die Förde, deren Eis bis zu 25 cm dick war, auf. So wurde zur Freude der Bewohner eine brauchbare Fahrrinne geschaffen. Die Stadt bewirtete dankbar die Besatzung nach ihrer mühevollen Tätigkeit.

Am 9. Februar legte der kleine Kreuzer „Stuttgart" eine Fahrrinne durch den Alsensund nach Norden zu bis Apenradereede frei.

Auf die Meldung, daß der Postdampfer „Waldemar" vermißt werde, ging S. M. S. „Friedrich Karl" zur Hilfeleistung in See. Dies erwies sich als überflüssig, da der Dampfer nach einiger Zeit in Kiel eintraf. Dagegen wurde von „Friedrich Karl" Hilfe bei Bergung mehrerer anderer Dampfer erbeten, worauf auch das Linienschiff „Kaiser Wilhelm II." angewiesen wurde, in See zu gehen.

Auf die an das Reichs-Marine-Amt gerichtete Bitte mehrerer Reeder um Hilfeleistung bei Befreiung ihrer im Eise festsitzenden Dampfer entsandte das Kommando der Hochseeflotte die Linienschiffe „Pommern" und „Schleswig-Holstein" nach dem Großen Belt, „Hessen" und „Schlesien" nach dem Südeingang des Kleinen Belt. Der große Kreuzer „Friedrich Carl" ging zu gleichem Zwecke nach dem Fehmarn-Belt ab.

Die Hilfe der Marine war in diesen Tagen des strengen Winters überall gesucht und ihre Tätigkeit von schönen Erfolgen gekrönt. Der Verein „Hamburger Reeder" sandte folgendes Danktelegramm an den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts:

> „Euer Exzellenz haben auf unsere ergebene Bitte am 13. Februar eine Anzahl Kriegsschiffe zur Befreiung deutscher Dampfer aus dem Eise der Ostsee entsandt. Ew. Exzellenz wollen gestatten, daß wir für die gütige Erfüllung unserer Bitte hiermit unseren ergebensten Dank abstatten. Verein Hamburger Reeder, Ballin, Vorsitzender."

— Die erste Fahrt deutscher Kriegschiffe nach dem Fernen Osten. In unseren Tagen, in denen das deutsche Kreuzergeschwader an der chinesischen Küste wieder eine lebhafte Tätigkeit entfaltet, sind 50 Jahre verflossen seit jener ersten Entfaltung der damals preußischen Kriegsflagge an den Küsten des Fernen Ostens. Die Fregatte „Arcona" unter dem Kommando des späteren Admirals v. Jachmann und der Schoner „Frauenlob" geleiteten damals eine außerordentliche Gesandtschaft unter Führung des Grafen v. Eulenburg nach Siam, Japan und China zur Anbahnung von Handelsverträgen mit den Regierungen der genannten Länder. Die diplomatische Sendung endete mit einem vollen Erfolg. Die Marine hatte leider den Verlust des Schoners „Frauenlob" zu beklagen, der im Taifun am 2. September 1860 mit seiner gesamten Besatzung unterging. T. T.



England. Allgemeine Lage und Marinepolitik. Das englische Herrscherpaar ist wohlbehalten von der indischen Krönungsreise in die Heimat zurückgekehrt. Den wichtigen auf diesem Wege liegenden britischen Stützpunkten — Port Said, Malta, Gibraltar — wurden dabei Besuche abgestattet, verbunden mit Besichtigungen der dortigen Garnisontruppen; in Malta hatten sich außerdem die Mittelmeerflotte und das VI. Kreuzergeschwader zur Begrüßung eingefunden. Von der spanischen Küste bis zur englischen gaben die 2. Division der Heimatflotte und das II. Kreuzergeschwader den Königsschiffen das Geleit, auf Spithead-Reede lagen die

1. und 3. Division zum Empfange bereit. — So wurde auch die Heimreise zum Ausdruck von Englands weltumspannender Macht. — Der Besuch in Indien selbst wird allseitig als ein hoch einzuschätzender Erfolg gerühmt. Das persönliche Erscheinen des Monarchen, so hofft man, hat auf lange Zeit hinaus die Bande zwischen dem Mutterlande und seinem bedeutendsten Kolonialbesitz wieder gefestigt.

Am 14. Februar wurde die diesjährige Parlamentssession eröffnet; die Thronrede brachte nichts, was Deutschland näher betraf.

Im übrigen aber stand, wie unseren Lesern bekannt ist, die Erörterung der deutsch-englischen Beziehungen wieder einmal im Brennpunkte des Interesses. Alle leitenden Staatsmänner haben erneut ihre Ansichten darüber kundgetan, der Kriegsminister Lord Haldane ist in Berlin gewesen, um auf Grund eigener Eindrücke ein Urteil darüber zu gewinnen, was zur Beseitigung des herrschenden Mißtrauens geschehen könne.

Eine Rede des Schatzkanzlers Lloyd George, zu Beginn des Monats im City Liberal Club gehalten, beschäftigt sich mit der Finanzlage und führt dann weiter aus, wenn man Ersparnisse erzielen wolle, so müsse man sie bei den Rüstungsausgaben machen, die unerträglich hoch seien. Hierzu sei es allerdings nötig, Eifersucht und Nebenbuhlerschaft zwischen den Nationen zu beseitigen. Der gegenwärtige Augenblick sei sehr vorteilhaft dafür „trotz vieler ungünstiger Umstände". Die Marokkofrage sei aus der Welt geschafft; England, Frankreich, Rußland und Deutschland müßten jetzt eine Anbahnung besserer Beziehungen untereinander erstreben. Das Geld, das durch Einschränkung der Rüstungen gespart werde, könne dann für soziale und kulturelle Zwecke verwendet werden. — Den letzten hier ausgesprochenen Wunsch lehnt die konservative Presse fast durchweg ab, am schärfsten »Morning Post«, wenn sie schreibt: „Das Einzige, was bei solchen Redereien herauskommt, ist, daß die großen Massen, die schon gewohnt sind immer nach Liebesgaben auszuschauen, irgendwelche neuen Vorteile auf Kosten der Marine erwarten. Solche Rederei aber wird unentschuldbar bei einem Politiker, der soeben eine der ernstesten und gefährlichsten Krisen in der Geschichte unserer äußeren Politik durchgemacht hat. Tatsächlich hat gerade Mr. Lloyd Georges Rede in der City erst im letzten Sommer mehr als irgend eine andere öffentliche Äußerung Haß gegen England in Deutschland angefacht. Mit dem wesentlichen Inhalt jener Rede sind wir von jeher einverstanden gewesen. Aber wenn der Staatsmann, der eine solche Rede hält, von auswärtigen Angelegenheiten zur Marine übergeht und die Ausgaben dafür bekrittelt, dann fängt man beinahe an, an seinem gesunden Menschenverstand oder an seinem staatsmännischen Pflichtgefühl zu zweifeln. Wir könnten mit einer Politik der Sanftmut, der Ergebung, der Zugeständnisse, der Opfer, der Nachgiebigkeit gegen äußeren Druck — wir könnten mit einer solchen Politik die Stärke unserer Marine herabsetzen — und damit würde unser Volk dann beinahe alles verlieren, was ihm teuer ist. Eine solche Politik ist möglich. Aber wenn unsere Politiker in hohen Worten von der Ehre und Würde Englands und seinem Sitz im Rate der Völker reden wollen, dann muß auch die Kraft, unsere Stellung zu behaupten, ihre Politik begleiten. Wenn man eine kraftvolle Politik verknüpft mit mehr oder weniger unklaren Redereien über Abrüstung, so spielt man mit dem Unheil".

Der Besuch des Kriegsministers Lord Haldane ist von den liberalen Blättern mit Befriedigung, von den konservativen zwar zurückhaltend, aber doch meist nicht unfreundlich begrüßt worden. — Kein erfahrener Diplomat und kein unparteiischer Beurteiler Deutschlands werde glauben, meint »Times«, daß Liebesgaben und Geschenke die deutsch-englischen Beziehungen verbessern könnten. Ohne die Vorteile gering zu schätzen, die darin liegen könnten, kleine Unstimmigkeiten aus dem

Wege zu räumen oder kolonialen Bestrebungen entgegen zu kommen, müsse man doch erneut feststellen, daß die eine große Frage zwischen beiden Ländern im gegenwärtigen Augenblicke die Militär- und noch mehr die Marinepolitik sei. „Die englische Regierung weiß, daß Deutschland im Begriffe ist, seine Rüstungsausgaben zu vermehren, um die Stoßkraft seiner Armee nach Osten und nach Westen wie diejenige seiner ständig bereit gehaltenen Marine zu erhöhen. Die Ausführung dieser Absicht läßt die einfache Frage entstehen: Welche Antwort ist erforderlich, um das Gleichgewicht der militärischen und maritimen Kräfte wiederherzustellen? Da eine Antwort unvermeidlich ist, so ist es vielleicht richtig und klug, soweit als möglich den Argwohn gegen Englands bisherige Politik und gegen seine künftigen Absichten zu zerstreuen. Es könnte z. B. nachdrücklichst erklärt werden, daß England im letzten Jahre keinen Angriff gegen Deutschland plante und daß ein englischer Angriffskrieg undenkbar ist."

»Standard« schreibt zu derselben Frage, England könne nur sein Bestes tun, um Deutschland zu überzeugen, daß von englischer Seite einer Besserung der Beziehungen keine Hindernisse in den Weg gelegt werden. „Eine Vorsicht ist jedoch nötig, das müssen wir aussprechen: Wir werden hoffentlich nicht im Begriff sein, Sir Henry Campbell Bannermans und Sir Edward Greys verhängnisvollen Fehler noch einmal zu machen, und an Deutschland mit einem bestimmten Vorschlage zur Abgrenzung der Rüstungen herantreten. Das würde nur Unheil anrichten und würde noch einmal den tiefsten Argwohn gegen „unseren guten Glauben" wecken. Es muß Deutschland überlassen bleiben, sein unzweifelhaftes Recht auszuüben, so viel Kriegschiffe zu bauen wie es mag. Wir werden unser Recht ausüben, wie Mr. Churchill gestern sagte, mehr zu bauen. Abgrenzungen auf Grund von Übereinkommen sind ein Trugbild. Aber eine allgemeine Verständigung zwischen den Ländern und eine Besserung der internationalen Beziehungen würden natürlich darauf abzielen, die Rüstungen zu vermindern, ohne daß man für diesen Zweck Abkommen trifft."

Als der Kriegsminister Lord Haldane noch in Deutschland weilte, sprach der Erste Lord der Admiralität Mr. Winston Churchill bei einem Frühstück der Clyde Navigation Trustees in Glasgow über die englische Marinepolitik und berührte dabei in recht eigenartiger Form auch den deutschen Flottenbau. „Es ist Ihnen allen bekannt", so führte er aus, „aber es bleibt trotzdem unsere Pflicht zu wiederholen, daß der Zweck der britischen Seemacht wesentlich defensiver Natur ist. Wir denken an keinen Angriff und haben nie daran gedacht, und wir schreiben auch anderen Nationen keine solchen Absichten zu. Es besteht jedoch ein Unterschied zwischen der britischen Seemacht und derjenigen des großen und befreundeten Deutschen Reiches, von dem ich hoffe, daß es lange groß und befreundet bleiben wird. Die britische Flotte ist für uns eine Notwendigkeit, und die deutsche Flotte ist für die Deutschen in mancher Hinsicht eher ein Luxus. Unsere Seemacht schließt unsere Existenz in sich. Für uns bedeutet sie Existenz, für sie Expansion. Wir können und wollen nicht den Frieden eines einzigen Dorfes auf dem Kontinent bedrohen, und wenn unsere Flotte noch so groß wäre. Die Flotte ist es, die Großbritannien in die Reihe der Großmächte stellt, aber Deutschland war schon eine Großmacht, geehrt und geachtet überall in der Welt, bevor es ein einziges Schiff besaß.

Dies sollte nachdrücklich festgestellt werden, weil ohne Zweifel an einzelnen Stellen die Neigung besteht zu der Annahme, daß für Großbritannien und Deutschland, soweit das Risiko zur See in Frage kommt, gleiche Bedingungen maßgebend sind. Diese Annahme ist vollkommen falsch. Die Regierung ist entschlossen, die Suprematie zur See, die England zur Zeit besitzt, aufrecht zu erhalten. —

Den gefährlichen und unfruchtbaren Rüstungs-Wettbewerb müssen wir mitmachen, und ich freue mich, Ihnen sagen zu können, daß kein Grund zur Beun-

ruhigung und kein Anlaß zu einer Panik vorhanden ist. Wir können die Situation mit großer Gemütsruhe betrachten, da wir ihr in jeder Hinsicht durchaus gewachsen sind. Wir waren niemals in einer besseren Lage, und das Land war sich nie so einig in dem Entschluß, die Suprematie der britischen Flotte aufrecht zu erhalten.

Was auch in anderen Ländern geschehen mag, wir werden der Zukunft gegenüberstehen, wie es unsere Vorfahren getan hätten, ohne Zagen, ohne Anmaßung, aber mit eiserner und unbeugsamer Entschlossenheit. Wir würden die ersten sein, ein Nachlassen des Wettbewerbs zur See zu begrüßen. Wir würden einem solchen Nachlassen entsprechen, nicht durch Worte, sondern durch Taten. Aber wenn auf dem Kontinent eine Verstärkung oder Verstärkungen eintreten sollten, werden wir keine Schwierigkeiten haben, ihnen zu begegnen. Wenn der Wettstreit schärfer wird, werden wir nicht nur die Zahl der zu bauenden Schiffe erhöhen, sondern auch das Verhältnis ändern müssen, in welchem unsere Flotte zu denen anderer großer Seemächte steht, so daß unsere prozentuale Überlegenheit größer und nicht kleiner wird. Auf diese Weise werden wir es klar machen, daß andere Seemächte, anstatt uns durch vermehrte Anstrengungen zu überholen, infolge der von uns zu ergreifenden Maßregeln nur noch weiter zurückbleiben werden".

Die Äußerung über Deutschlands Flotte ist in der deutschen Presse nicht allzu ernst genommen worden. Sie hat auch in den englischen Blättern wenig Beifall gefunden. »Daily Graphic« hält den Vergleich für wenig taktvoll, zumal in einem Augenblick, da ein anderer englischer Minister angeblich gerade über eine Verständigung verhandelte. „Die Behauptung, für Deutschland sei eine Flotte nur ein Luxus, ist übrigens unzutreffend. Jedes Volk, selbst ein solches, das keine Gebiete über See zu schützen hat, fühlt das Bedürfnis nach Kriegschiffen, und Deutschland mit seinen beträchtlichen Kolonien, seiner großen Kauffahrteiflotte und seinem ungeheuren Ausfuhrhandel tut nichts Absonderliches, wenn es ebenso verfährt." — „Jedes Land", schreibt »Daily Telegraph«, „hat das Recht, die Maßregeln zu treffen, die es zu seinem Schutze für notwendig hält. Von diesem Gesichtspunkte aus bedauern wir, daß Mr. Churchill von einem Unterschiede zwischen der britischen Flotte und der deutschen gesprochen hat. Es wird zunächst in dem Tone und in der allgemeinen Stimmung Deutschland gegenüber eine Änderung eintreten, wie hoffentlich auch umgekehrt das Gleiche geschehen wird, und dann wird eine Einschränkung der Rüstungen in dieser Atmosphäre von selbst erfolgen." »Westminster Gazette« spricht die Hoffnung aus, man werde in Deutschland und in England zusammenwirken, um zu verhindern, daß eine verheißungsvolle Lage durch ein paar unglückliche Worte und Wendungen beeinflußt werde. Das Blatt erwartet, die verantwortlichen Männer Englands würden sich eine Lehre aus dem jüngsten Vorfall ziehen und ernsthaft bemüht sein, Ministerreden bei wichtigen Anlässen in Einklang miteinander zu bringen und bei so empfindlichen Fragen den Wortlaut bis in die Einzelheiten vorher amtlich festzusetzen.

Der Premierminister Asquith hat im Unterhause mit großer Bestimmtheit die Nachrichten und Gerüchte, denen zufolge England im Herbst die Absicht gehabt habe, über Deutschland herzufallen, für unzutreffend erklärt. „Ich schäme mich fast, einer so wilden und ausschweifenden Erfindung zu widersprechen. Es ist eine reine Erfindung. Sie enthält, ich brauche es dem Hause kaum zu versichern, auch nicht den Schatten einer Berechtigung, und niemals, nirgends, haben die Bewegungen unserer Schiffe einen offensiven, herausfordernden Charakter getragen." Der Staatssekretär des Auswärtigen Sir E. Grey hat vor wenigen Tagen die gleiche Versicherung wiederholt. Da die „wilden, ausschweifenden Nachrichten", von denen Mr. Asquith spricht, gerade in England zuerst gebracht und monatelang in der Presse, im Parlament und in öffentlichen Versammlungen erörtert worden sind, so

scheint es merkwürdig, daß ihnen nicht schon früher von amtlicher Seite mit einigen klaren Worten entgegengetreten worden ist.

Vielfach begegnen wir neuerdings in englischen Blättern Vorschlägen über Regelung kolonialer Fragen, mit dem Endziel, dadurch bessere Beziehungen zwischen Deutschland und England herzustellen. In einem langen Aufsatz gesteht »Spectator« Deutschland das Recht zu, mit Portugal wegen der Abtretung von Angola und eines Teiles von Mozambique zu verhandeln, wenn es gleichzeitig gelingt, die Delagoa-Bai und Beira für England zu gewinnen. Eine Erwerbung portugiesischen Gebiets durch Deutschland sei sogar »a great benefit to humanity«, da Portugal in seinen Kolonien schlecht wirtschafte und böse Zustände in ihnen herrschten. Dies gebe England und Deutschland ein moralisches Recht einzugreifen. Anders stehe es mit dem Vorschlage, die Azoren Deutschland zu überlassen. Auf diesen Inseln herrsche keine solche Unordnung. Es fehle also auch das Recht zum Eingreifen. England gönne natürlich Deutschland die Inseln und Kohlenstationen. „Solange wir die Herrschaft zur See uns erhalten — und wir beabsichtigen sie uns zu erhalten —, solange werden solche Plätze in deutschen Händen uns nicht gefährden. Die Herrschaft zur See wird errungen und erhalten durch Flotten, nicht durch Stützpunkte oder Kohlenstationen."

Nach den Nachrichten, die bisher über den kommenden englischen Marine-Etat bekannt geworden sind, beabsichtigt die Admiralität vor allem eine Vermehrung der Zerstörer neuesten Typs, ferner Verstärkung des Personals und Forderung von 2 bis 3 neuen Kreuzern; dafür sollen Ersparnisse in den Landbetrieben (non-fighting service) gemacht werden. Über Linienschiffsforderungen ist noch nichts endgültig festgelegt. Die Admiralität hat bereits eine Anzahl von Werften aufgefordert, Angebote für den Bau von je 1 bis 3 Torpedobootszerstörern abzugeben. Da bis zum Jahresschluß keine weiteren Mittel für den Bau von Zerstörern zur Verfügung stehen, handelt es sich augenscheinlich um Angebote für die Fahrzeuge des Programms 1912/13.

Das seit langem angekündigte Buch des Admirals Lord Charles Beresford „der Verrat" (»The Betrayal«), das nunmehr veröffentlicht worden ist, hat in England allgemein enttäuscht, weil es gar nichts Neues bringt, sondern nur alle alten Klagen des Verfassers über die Führung der Geschäfte der Admiralität seit 1902 wiederholt. Alle Blätter fast stimmen darin überein, daß das Nichterscheinen des Buches kein Verlust gewesen wäre; nur vereinzelt wird es entweder aus persönlichen Rücksichten oder für Zwecke der Marineagitation günstig besprochen.

— Kolonialmarinen. Die Entwicklung der kanadischen Kolonialmarine scheint infolge des dortigen Parteiwechsels vollständig zum Stillstand zu kommen. Nach Beschlüssen der neuen Regierung sollen die Schiffe, für die schon Angebote eingefordert waren, nicht gebaut und die ganze Frage erneut geprüft werden.

17 Offiziere und 100 Mann sollen in den nächsten Tagen zum Eintritt in die Marine des Commonwealth von England nach Australien hinübergehen.

— Seekriegsrecht. »Army and Navy Gazette« bespricht die Beschlagnahme der französischen Dampfer „Carthage" und „Manouba" durch italienische Kriegsschiffe. Als äußerst wichtig für die Beurteilung der seekriegsrechtlichen Streitfragen dieser Art bezeichnet das Blatt die Tatsache, daß sich gegen früher die Grundlinien für die Beziehungen zwischen Neutralen und Kriegführenden ganz und gar verschoben hätten. Heutigentags seien fast alle Staaten auch Seemächte geworden, und die Behandlung Neutraler, wie sie einst möglich gewesen wäre, sei jetzt unmöglich. Heute laufe auch England in einem etwaigen Kriege Gefahr, einen bisher neutralen Staat in Englands Gegner zu verwandeln, wenn es sich in dessen Schiff-

fahrt einmische. Die Leute, die in England so laut gegen die Londoner Deklaration und das internationale Prisengericht zu Felde zogen, sähen nicht ein, daß diese Einrichtung nicht die Beziehungen zwischen zwei Kriegführenden untereinander, sondern diejenigen zwischen Kriegführenden und Neutralen regeln sollte. Sie wäre ein Versuch gewesen, gerade die Gefahr, Neutrale in Kriegführende zu verwandeln, zu beseitigen. Der Aufsatz schließt: „Augenscheinlich ruft die ganze Lage nach Abhilfe im Interesse aller Mächte, und wir hoffen deshalb noch auf die Einrichtung des internationalen Prisengerichts".

Auch »Western Daily Mercury« weist an der Hand der Durchsuchung des englischen Dampfers „Africa" darauf hin, wie viel richtiger es wäre, sich einem weiteren Ausbau des Seekriegsrechts nicht zu widersetzen, und meint, die Naval Prize Bill hätte angenommen werden sollen.

— Personal. Das War Office hat für englische Offiziere, die in Deutschland reisen, besondere Vorschriften zur Vermeidung des Spionageverdachtes erlassen.

— Schwimmende Streitkräfte. Die 2. Division und das II. Kreuzergeschwader hielten Ende Januar mit der Atlantischen Flotte zusammen Übungen an der spanischen Küste ab und kehrten am 5. Februar in die Heimat zurück. Sie hatten so sehr unter schlechtem Wetter zu leiden, daß die geplanten Übungen zum Teil ausfallen mußten. Vorgenommen wurden auf der Heimreise zwei größere Gefechtsübungen, Geschwader gegen Geschwader. Die Verbände trennten sich hierzu schon am Abend vorher, hatten sich am folgenden Morgen erst zu suchen, sollten dann eine günstige Anfangsstellung erstreben und, wenn dies nicht gelang, den Kampf vermeiden.

Die 1. Division und das I. Kreuzergeschwader gingen am 5. Februar nach der spanischen Küste in See, um dort zusammen mit der Atlantischen Flotte und den Linienschiffen der Mittelmeerflotte größere Manöver abzuhalten; auf der Heimfahrt wurden Aufklärungsdienst, Entfernungsmessen, Evolutionieren geübt.

Das Unterseeboot „A 3" ist am 2. Februar bei einer Übung infolge Zusammenstoßes mit dem Torpedokanonenboot „Hazard" vor Portsmouth gesunken, die gesamte Besatzung, 4 Offiziere und 10 Mann, fand dabei den Tod. Versuche, das Fahrzeug zu heben, sind bisher erfolglos gewesen; viele englische Zeitungen äußern sich infolgedessen abfällig über das Fehlen aller Rettungs- und Bergefahrzeuge für Unterseeboote in der englischen Marine. — Der Grund der Kollision konnte nicht mit Sicherheit ermittelt werden. „A 3" sollte den „Hazard", der geraden Kurs mit 10 sm steuerte, angreifen; es wurde zuletzt auf etwa 1800 m vom Kanonenboot aus gesichtet und tauchte dann unter. Auf etwa 300 m sollte es seinen Schuß abgeben. Statt dessen stieß es mit dem Kommandostand gegen das Zielschiff und sank sofort; große aufsteigende Luftblasen zeigten das schnelle Eindringen des Wassers in das Unterseebot an. Vielleicht ist infolge des herrschenden Schneetreibens die Aussicht aus dem Periskop behindert gewesen. — Eine geplante Übungsfahrt von „Hazard" mit Unterseeboten der C-Klasse wurde wegen des Unfalles aufgegeben.

Die nach früheren Nachrichten beabsichtigte Entsendung des Panzerkreuzers „Indomitable" auf die ostasiatische Station wird nicht stattfinden, dafür soll am 1. März „Defence" dorthin abgehen.

Die Kanonenboote der Minensuchdivisionen sind zu mehrwöchigen gemeinsamen Übungen zusammengetreten. Die Minensuchdampfer „Rose" und „Drive" sollen auf einer Übungsfahrt den kaledonischen Kanal passieren.

Die Streuminenschiffe der drei Subdivisionen übten vom 20. bis 23. Februar bei Dover und Portland.

— Neubauten, technische Versuche. „Lion“ hat im Kanal, besonders bei halber Fahrt, auffallend stark geschlingert. Auch „Orion“ rollt, wie sich bei der Übungsfahrt im Atlantik gezeigt hat, bei schlechtem Wetter sehr viel stärker als irgend ein anderes Linienschiff der Flotte. Angeblich sind die Schlingerkiele mit Rücksicht auf die Abmessungen der vorhandenen Docks möglichst klein gehalten; man soll nun mit dem Gedanken umgehen, Schlingertanks einzubauen.

„Lion“ hat auch in anderer Hinsicht die Erwartungen nicht erfüllt. Anfänglich waren seine Probefahrtsergebnisse als großer Triumph gefeiert worden, als Höchstleistung hatten die Zeitungen 31,7 sm, als Durchschnitt der 8stündigen Volldampffahrt 29,7 sm angegeben. Alle diese Daten haben sich jedoch als falsch herausgestellt, wie jetzt öffentlich zugegeben wird; infolge eines Loggfehlers ist die Geschwindigkeit bedeutend zu hoch gemessen worden, und zwar nach einigen Blättern um 4 sm, nach anderen um 3 sm zu hoch. „Western Daily Mercury“ weist hierbei darauf hin, daß für Schiffe überhaupt keine kontraktlichen Geschwindigkeiten, sondern nur kontraktliche Pferdestärken vereinbart würden. „Lion“ habe die ausbedungenen 70000 HP erreicht und habe daher abgenommen werden müssen; die Geschwindigkeit sei allerdings geringer ausgefallen, als die Admiralität und die Bauwerft erwartet hätten. — Der Kohlenverbrauch des Schiffes ist außerordentlich hoch gewesen; allein bei den Probefahrten soll „Lion“ 5000 t verbrannt haben, 950 t pro Tag bei der Volldampffahrt; aus den Schornsteinen stieg dabei eine 15 m hohe Flamme. Schon bei gewöhnlicher Fahrt machten die Schornsteingase den Aufenthalt im Artillerie-Leitstand unerträglich. — Die Admiralität hat sich nun zu größeren baulichen Änderungen entschlossen, die ungefähr eine halbe Million Mark kosten und mindestens 1 Monat in Anspruch nehmen werden, obgleich mit Tag- und Nachtschichten gearbeitet werden soll. Der vordere Schornstein wird etwa 6 m weiter nach hinten gesetzt, die beiden Masten vertauschen ihre Stellen (wohl des Artillerie-Leitstandes wegen). Auf „Prinzeß Royal“ und „Queen Mary“ sollen dieselben Veränderungen vorgenommen werden, ehe die Schiffe mit Probefahrten beginnen. — Viele Schiffbauingenieure sind der Ansicht, daß die ganzen Erfahrungen mit dem „Lion“ eine Bestätigung der Ansicht Sir Williams Whites bedeuten, nach der die äußerste Grenze in den Schiffsabmessungen erreicht ist.

Beim Anschießen der Geschütze des „Lion“ wurden keine ganzen Breitseiten, sondern nur die Geschütze paarweise abgefeuert; hierbei traten „keine ernsten Beschädigungen“ auf.

Der in Pembroke auf Stapel gelegte kleine Kreuzer erhielt den Namen „Fearleß“.

Die 1911-Zerstörer haben nach „Western Daily Mercury“ Deplacements von 920 bis 1200 t und laufen 33 sm; die 1912-Boote werden nach denselben Plänen erbaut. Allen neueren Booten gemeinsam ist die bedeutend erhöhte Festigkeit. Eine Anzahl Boote der „Acorn“-Klasse erlitt bekanntlich im Sommer beim Dampfen gegen schwere See Beschädigungen der Verbände, so daß diese jetzt verstärkt werden. — Für die Zerstörer des Programms 1911/12 sind folgende Namen festgesetzt: „Acasta“, „Achates“, „Ambuscade“, „Ardent“, „Christopher“, „Cockatrice“, „Contest“, „Fortune“, „Garland“, „Lynx“, „Midge“, „Owl“, „Hardy“, „Paragon“, „Porpoise“, „Shark“, „Sparrowhawk“, „Spitfire“, „Unity“ und „Viktor“.

Die Admiralität bestellte bei Scotts Shipbuilding and Engineering Co. (Greenock) ein Unterseeboot des Laurenti-Typs und bei Vickers drei Boote der verbesserten E-Klasse, die an Größe und in der Ausrüstung beträchtlich von den bisherigen Booten abweichen und für längere Hochseefahrten geeignet sein sollen. Schwerölmotoren, Artillerie: zwei SK.

Die im Bau befindlichen Vermessungs-Fahrzeuge (surveying trawlers) „Daily“ und „Esther“ sind nach „Naval and Military Record“ in Wirklichkeit Minensuchschiffe von 600 t Deplacement, die im Frieden dem hydrographischen Amt unterstehen und Vermessungen in heimischen Gewässern ausführen sollen.

Ein neues Lazarettschiff für 2 Mill. Mark wird in Bau gegeben werden; Fertigstellung Juni 1913. Raum für 260 Kranke, im Kriege für 330. Deplacement 5000 t, Turbinen, 12 bis 14 sm, 8 Ärzte, 40 Krankenwärter.

— Artillerie. Nach „Western Daily Mercury“ hat das neueste Modell des englischen 34,3 cm-Geschützes in Wirklichkeit ein Kaliber von 38 cm.

Bei der 1. Division ist in Gegenwart des Chefs der Heimatflotte zum ersten Male eine neue Art von Schießübungen vorgesehen worden, das sogenannte „Admiral's firing“. Es soll, wie die „battle practice“, dem Ernstfalle möglichst nahe kommen und enthält, was Zeit und Schußzahl anbetrifft, ähnliche Bedingungen, unterscheidet sich aber von diesem noch dadurch, daß der Schießtag nicht lange vorher bekannt ist und die Schiffe daher keine Gelegenheit zu Vorbereitungen und Vorübungen haben; der Befehl für das Schießen ergeht vielmehr erst im letzten Augenblick.

— FT-Wesen. „Argyll“, der mit einem neuen Versuchsempfänger ausgerüstet ist, soll in Bombay Funkspruch vom „Duke of Edinburgh“, der an der Westküste Spaniens stand, empfangen haben. Entfernung 4600 sm.

— Armee. Einschiffungsübungen wurden in Southampton mit berittenen Truppenkörpern des Aldershot-Kommandos, die vorübergehend auf Kriegsstärke gebracht waren, vorgenommen.

E. E. Sch.



Vereinigte Staaten von Amerika. Marinepolitik. Die Verhandlungen in der Kommission über den neuen Marineetat entwickeln sich immer mehr auf das Ein-Linienschiffs-Programm hin. Wenn sich die demokratische Partei nicht für eine Verminderung der Etats verbürgt hätte, so hätte man mit einiger Wahrscheinlichkeit auf die Bewilligung von zwei Linienschiffen rechnen können, um so mehr als die jüngeren Demokraten dem marinefreundlichen Abgeordneten Hobson zuneigen. Der Hauptgegner eines Zwei-Linienschiffs-Programms ist Mr. Padgett, der Vorsitzende der Marinekommission. Er hat einen für die Praxis der Demokraten sehr bezeichnenden Artikel geschrieben, in dem er auseinandersetzt, daß die Marine durch den dauernden Schlachtschiffbau zu „topslastig“ geworden sei. Die bisherige Politik habe gesucht, mehr nach außen hin den Schein zu erwecken, daß eine große Flotte vorhanden sei, als wirklich dem praktischen Bedürfnis zu genügen, und habe so den Bau aller notwendigen Nebenschiffe versäumt. Als solche bezeichnet er Panzerkreuzer, Scouts, Kohlen-, Munitions-, Vorratsschiffe, Zerstörer, Unterseeboote und Tender. Der Marinesekretär habe viel von der Notwendigkeit solcher Schiffe gesprochen, aber nie dementsprechend gehandelt.

Marinesekretär Meyer hat einen Gesetzantrag gestellt, in dem er um die Berechtigung ersucht, Kriegsmaterial im Auslande zu bestellen und zollfrei einzuführen.

Die Beschaffung von 15 Kohlendampfern, 3 Öldampfern und 4 Vorratsschiffen für die Zwecke des Panamakanals hat der Marinesekretär damit begründet, daß die Schiffe einer solchen Flotte sich im Frieden durch den Transport von

Kohlen, Material und Lebensmittel schnell bezahlt machen würden und im Kriege als Hilfsschiffe sehr erwünschte Verwendung finden könnten.

Der Gesetzentwurf über die Schaffung eines Landesverteidigungsrates (Council of National Defense) wird jetzt durch eine Sonderkommission der Marinekommission des Repräsentantenhauses aufgestellt. Er hat angeblich Aussicht auf Annahme.

— Rüstung und Abrüstung. Bei einem am Lincoln-Tage abgehaltenen Bankett wandte sich Präsident Taft gegen den Vorschlag der Demokraten, die Rüstungen der Vereinigten Staaten einzuschränken. Mit Rücksicht auf die Verbindlichkeiten Amerikas in den verschiedenen Weltteilen würde dies ein großer Fehler sein. Auf jeden Fall könnte man vor der Vollendung des Panamakanals nicht an eine Einschränkung der Flottenverstärkungen denken.

Bei der Besprechung eines Artikels über notwendige Wehrforderungen führt ein amerikanisches Blatt aus: „Bei der Geburt aller Nationen ist Blut geflossen. Politik und Daseinsrecht jedes Staates baut sich auf auf dem Können und dem Willen, sich zu behaupten, also zu kämpfen. Wächst eine Nation an Reichtum und Macht, so muß sie ihre Wehr und Waffen in gleichem Maße vergrößern. Die Geschichte eines Volkes kann man nachlesen in der Geschichte seiner Wehrmacht. Solange es diese vervollständigt, ist es im Aufsteigen begriffen. Verliert ein Volk die Fähigkeit und den Willen, zu kämpfen, so tritt es damit ab von der Weltbühne und wird schließlich zertreten. Von allen Nationen bildeten die Vereinigten Staaten die einzige Ausnahme von dieser Regel. Sie dankten ihr Dasein einem Glück, wie es nach einem Ausspruche Bismarcks nur „Kinder, Narren und die Vereinigten Staaten" haben. Ein Wahnsinn aber ist es, glauben zu wollen, daß dieses Glück uns auch weiter treu bleibe." Ein kommender Krieg würde den Vereinigten Staaten unendlich mehr an Geld und Menschenleben kosten, als wenn sie gerüsteter und vorbereiteter wären auf einen solchen Krieg. Auch die früheren Kriege hätten Unsummen verschlungen im Vergleich mit besser gerüsteten Nationen, wie aus folgender Tabelle hervorgehe:

Krieg	Kriegskosten	Kosten für Pensionen
Unabhängigkeitskrieg	1 550 Millionen *M*	300 Millionen *M*
Krieg von 1812 gegen England	350 " "	190 " "
Mexikanischer Krieg 1846 . .	370 " "	185 " "
Bürgerkrieg	22 560 " "	16 120 " " (bis jetzt)
Krieg gegen Spanien	2 070 " "	130 " " " "

— Atlantische Flotte. Aus den Berichten über die Sturmfahrt der Atlantischen Flotte ergibt sich, daß die „Delaware" unter Wasserschäden mehr gelitten hat, als die älteren kleinen Schiffe. Sie verlor zwei Ruderboote und eine Dampfpinaß. Die Aufklärungsübungen der Atlantischen Flotte während der stürmischen Zeit im Januar haben die Unmöglichkeit einer Torpedobootsverwendung im Aufklärungsdienst ergeben.

Zum Chef der Reserveflotte des Atlantischen Ozeans, für die Philadelphia als Hauptliegehafen vorgesehen ist, ist Kontreadmiral Knight in Aussicht genommen. Die Reserveflotte des Atlantischen Ozeans soll zunächst aus den Schiffen „Wisconsin", „Alabama", „Illinois", „Kearsarge" und „Kentucky" gebildet werden. Nach Eintritt der „Arkansas" und „Wyoming" in die Atlantische Flotte werden „Ohio" und „Missouri" aus dieser ausscheiden und gleichfalls zur Reserveflotte übertreten. Man rechnet damit, daß die Reserveflotte am 15. Mai zusammentreten wird.

— Pazifische Flotte. Um die Klagen der Kohlengrubenbesitzer der Westküste zum Verstummen zu bringen, die ihre Kohle der der Ostküste für gleichwertig hielten, war vom Marineamt eine Kohlenvergleichsfahrt zweier Panzerkreuzer der Pazifischen Flotte angeordnet worden. Die Brennversuche auf den Panzerkreuzern

„West Virginia“ und „Colorado“ haben nun die Überlegenheit der von der atlantischen Küste herrührenden Kohle bewiesen. Selbst unter Einrechnung der Fracht würde der Gebrauch der atlantischen Kohle an der pazifischen Küste ökonomischer sein.

— Schiffe im Auslande. Zum Schutze der amerikanischen Interessen in Ecuador, wo die Revolution in vollem Gange ist, ist außer der „Yorktown“ auch noch der Panzerkreuzer „Maryland“ von Honolulu nach Ecuador beordert.

— Personal. Kontreadmiral Potter, Chef des Personaldepartments im Marineamt (Marinekabinett), hat infolge eines Unfalls einen viermonatigen Urlaub erhalten und wird dann seinen Abschied nehmen. Mit seiner Vertretung beauftragt ist der zu seinem Nachfolger ausersehene Kapitän zur See Potts, Vorstand des Nachrichtendezernats des Marineamts, an dessen Stelle Kapitän zur See Rodgers getreten ist.

Die sogenannte Winthrop-Kommission, die Vorschläge einreichen sollte über eine Verschmelzung der Korps der Marinezahlmeister und der Schiffbaukonstrukteure mit dem Seeoffizierkorps, hat ihren Bericht am 20. Dezember 1911 dem Staatssekretär des Marineamts vorgelegt. Der dem Bericht beigefügte Gesetzentwurf bestimmt, daß die Zahlmeister und Schiffbaukonstrukteure unter die Seeoffiziere eingeordnet werden. Es wird dann in verschiedenen Paragraphen angeordnet, wie sich dieser Übergang vollziehen soll. So sollen beispielsweise Stabsoffiziere wider ihren Willen, außer vorübergehend im Notfalle, nicht mehr in Zahlmeisterstellen kommandiert werden können. Auf die einzelnen Dienstgrade sollen sich die Seeoffiziere nach der Verschmelzung wie folgt verteilen: Auf einen Admiral sollen kommen: 4 Kapitäne zur See, 5 Fregattenkapitäne, 13 Korvettenkapitäne, 30 Kapitänleutnants und Oberleutnants zur See und 22 Leutnants zur See.

— Urlaubsüberschreitung. Der bisherige Kommandant der „Mississippi“, Kapitän zur See Fullam, hat einen längeren Bericht eingereicht, in dem dargelegt wird, wie nach seiner Ansicht am besten den Urlaubsüberschreitungen gesteuert werden könne, die bereits eine schwere Gefahr für die Disziplin und die Moral der Schiffsbesatzungen bildeten. Die Urlaubsvergehen seien um so bedauerlicher, als man den Mannschaften hinsichtlich der Urlaubserteilung häufig schon fast zu weit entgegenkäme; man habe ihnen sogar bisweilen längeren Urlaub eingeräumt als den Offizieren.

Die Hauptschuld, meint Kapitän zur See Fullam, träfe hierbei die Vorgesetzten, die diesen Vergehen zu gleichgültig und zu nachsichtig gegenüberständen. Jeder Mann solle Urlaub erhalten, soweit es der Dienst erlaube; dafür müsse aber auch jede Urlaubsüberschreitung unnachsichtlich bestraft werden.

Er selber sei auf der „Mississippi“, die die wenigsten Urlaubsüberschreitungen gehabt habe — 142 gegen 477 im Durchschnitt auf den anderen Schiffen — nach folgenden Richtlinien verfahren, die sich durchaus bewährt hätten:

1. Leute, die weniger als 3 Stunden über Urlaub bleiben, erhalten 3 Stunden Strafexerzieren von 8 bis 11 Uhr abends.
2. Unerlaubte Entfernung von 3 bis 24 Stunden wird bordgerichtlich*) bestraft.
3. Unerlaubte Entfernung über 24 Stunden wird standgerichtlich**) bestraft.
4. Unverbesserliche Leute werden wegen schlechter Führung entlassen.
5. Unteroffizieren, die wegen Urlaubvergehen gerichtlich bestraft sind, wird die Kapitulation gekündigt.

*) Bordgerichte (deck courts) gibt es seit 1909 für kleinere Vergehen von Unteroffizieren und Gemeinen. Sie haben nur einen Richter. Dieser ist ein vom Kommandanten zu kommandierender Offizier, der auch das Recht erhält, Zeugen eidlich zu vernehmen. Außer auf Geldstrafen kann das Bordgericht auf Haftstrafen bis zu 15 Tagen erkennen.

**) Die Standgerichte (summary courts-martial) entsprechen etwa den Standgerichten in der deutschen Marine.



— Zollwachtwesen. Die Regierung geht mit der Absicht um, das Zollwachtwesen in seiner jetzigen Form abzuschaffen, um dadurch etwa 4 Mill. *M* jährlich zu sparen. Diese Nachricht kommt um so überraschender, als gerade im letzten halben Jahre besonders viel für diese Behörde getan worden ist und man sich bemüht hat, sie neben ihrer Friedenstätigkeit: Zollüberwachung, Hilfe in Seenot und Fischereischutz, auch für ihren Kriegszweck: Unterstützung der Kriegsmarine, vorzubereiten. Es wird deshalb gegen die Absicht, die Behörde als solche abzuschaffen, von den verschiedensten Seiten in begreiflicher Weise Protest erhoben.

— Schiffsartillerie. Die Bezeichnung „Mittelartillerie" (intermediate-caliber-guns) ist fortgefallen. Fortan wird man die Hauptartillerie des Schiffes (main battery guns) in a) Schwere Artillerie (heavy caliber guns) und b) Torpedobootabwehrartillerie (torpedo-defense-armament) einteilen. Zur schweren Artillerie zählen die Geschütze von der 20,3 cm-K. an aufwärts, zur Torpedobootabwehrartillerie die Geschütze von der 17,8 cm-K. an abwärts bis zur 10,2 cm-K. Zur Nebenartillerie (secondary battery guns) werden wie bisher die kleinen Kaliber vom 7,6 cm-Geschütz an abwärts gerechnet.

— Schießübungen. Die Bestimmungen über die Schießübungen sind dahin abgeändert worden, daß die geringste Schußentfernung nicht mehr wie bisher 91 hm, sondern 110 hm sein soll. Als Ziele für Torpedoboote und Unterseeboote beim Torpedoschießen sollen Linienschiffe verwendet werden. Die hierbei gefeuerten Torpedos sollen Exerzierköpfe tragen. Unterseeboote sollen spätestens in einer Entfernung von 50 hm vom Feinde tauchen. Torpedobootsangriffe sollen nur nachts, Unterseebootsangriffe gelegentlich auch bei Nacht stattfinden. Außerdem sollen zwei zu bestimmende Linienschiffe alle brennbaren, zum Gefecht nicht unbedingt nötigen Gegenstände, die Splitterwirkung verursachen können, für die Schießübung abgeben, um festzustellen, welche Sachen an Bord im Ernstfalle überflüssig sind.

— Torpedowesen. Über die Fahrt der Torpedobootzerstörer „Mc Call", „Paulding" und „Roe", die zu Anfang Januar in einen schweren Sturm gerieten und eine Reihe von Tagen vermißt wurden, so daß Linienschiffe und Kreuzer ausgeschickt waren, sie zu suchen, ist das Nachstehende bekannt geworden:

Die Fahrzeuge waren bei Beginn des Sturms etwa 25 sm voneinander entfernt, konnten ihren Kurs nicht beibehalten, sondern drehten bei und lenzten zwei Tage lang vor dem Sturm. Die Bootskörper erlitten schwere Beschädigungen, die überkommenden Seen brachen an Deck alles fort, was nicht niet- und nagelfest war. Auf dem „Mc Call" wurden die eisernen Stützen auf dem Achterdeck verbogen und der Großmast über Bord gespült. Auf den anderen beiden Booten wurden gleichfalls die Schornsteine verbogen und schwer beschädigt und der Proviant zum Teil über Bord gespült. Warme Speisen konnten während der ganzen Zeit nicht mehr zubereitet werden. Der Wind wehte mit einer Geschwindigkeit von 80 sm, die Boote schlingerten bis zu 70 Grad. Die Funkentelegraphie versagte bereits am 5. Januar. Am 10. Januar sichtete „Mc Call" das Linienschiff „Delaware", von dem Öl übergenommen wurde. Am 18. Januar trafen die Boote in Hampton Roads ein.

— Funkentelegraphie. In San Francisco soll eine Marinefunkenstation nach den Plänen der im Bau befindlichen Station an der Ostküste in Arlington errichtet werden. Der Bau ist auf 4,2 Mill. *M* veranschlagt.

— Signalwesen. Das Signalpersonal wird nach seinen Fähigkeiten in verschiedene Klassen eingeteilt, die 12 *M*, 8 *M*, 6 *M* oder gar keine Zulage erhalten. Außer den eigentlichen Signalgasten wird während der Werftliegezeit

oder sonstiger ruhiger Zeiten auch ein Teil der Geschützmannschaften im Signaldienst ausgebildet, damit im Bedarfsfalle Reserven vorhanden sind.

Kontreadmiral B. A. Fiske klagt in einem Artikel über die Rückschritte im Signaldienst und in der Signalausrüstung der amerikanischen Flotte. Früher hätte man mit dem vierarmigen elektrischen Semaphor auf 110 hm signalisieren können. Der vorzügliche Apparat sei dann allmählich von den Schiffen verschwunden, und heute könne man sich kaum auf 55 hm verständigen.

— Neubauten. Die beiden Linienschiffe für 1911, „Nevada“ und „Oklahoma“, sind am 22. Januar an die Fore River Co. und an die New York Shipbuilding Co. für je 24,8 Mill. *M.* (ausschließlich Armierung) vergeben worden. Infolge der durch die Einführung des Achtstundentages bedingten Notwendigkeit der Baukostenherabsetzung war man gezwungen, für die inneren Schottwände statt des ursprünglich vorgesehenen Vanadiumstahls Nickelstahl zu verwenden. Das bedeutet eine Ersparnis von 1,68 Mill. *M.* pro Schiff. Das Linienschiff „New York“ erhält Schotten aus Vanadiumstahl. Italien und Rußland wollen ihn ebenfalls verwenden. Die Achtstundenklausel verteuert jedes Schiff um 3,36 Mill. *M.* Das eine Schiff erhält verbesserte Curtis-Turbinen, das andere Kolbenmaschinen. Die Annahme der Curtis-Turbine für das eine der beiden Schiffe soll gegen die ursprünglichen Pläne der Admiralstabskommission (General Board) erfolgt sein. Den Grund, sie wieder einzuführen, bilden neue Verbesserungen des Systems, die sich gelegentlich der Erprobungen eines englischen kleinen Kreuzers besonders gut bewährt hätten. Durch sie sei die Curtis-Turbine der Parsons-Turbine jetzt gleichwertig, wenn nicht überlegen. Darüber, ob die beiden Schiffe Torpedoschutznetze erhalten sollen, schweben noch Verhandlungen. Die Pläne der neuen Linienschiffe lassen jedoch einen Absatz an dem Gürtelpanzer erkennen, der die Anbringung der Netze gestattet für den Fall, daß die Frage der Torpedoschutznetze in bejahendem Sinne entschieden werden sollte. Im allgemeinen geht aber die Ansicht dahin, daß nach Einführung des Davis-Torpedos die Netze keinen ausreichenden Schutz mehr bieten und daß daher eine Verstärkung des Unterwasserpanzers bessere Dienste leisten würde.

Die Erwägungen über die Abschaffung der Gittermasten sind noch nicht abgeschlossen. Für die neuen Schiffe bis zur „Nevada“-Klasse einschließlich sind je zwei Gittermasten vorgesehen, obwohl der hintere Mast von vielen Seiten für überflüssig gehalten wird. Die geplanten Schießversuche gegen einen auf der „San Marcos“ aufzustellenden Gittermast, die Anfang April in der Chesapeake-Bucht von der Atlantischen Flotte auf Entfernungen von 110 bis 140 hm vorgenommen werden sollten, sind wegen der hohen Kosten (100000 bis 120000 *M.*) wieder aufgegeben worden.

In der Admiralstabskommission sind neuerdings wieder Bedenken gegen den Drillingturm laut geworden, so daß möglicherweise die beiden Linienschiffe „Nevada“ und „Oklahoma“ doch noch Doppeltürme erhalten. Endgültige Entscheidung wird erst getroffen, wenn die im April abzuhaltenden Schießplatzversuche mit einem Probeturm beendet sind. Als Vorzüge des Drillingturmes rühmt man: 1. Bessere Bestreichungswinkel. 2. Bessere Voraussetzungen für das Flecken, da Aufschläge bei Turmsalven näher aneinander liegen und der Fleckeroffizier daher weniger leicht Gefahr läuft, auf einen Ausreißer hin die Entfernung zu ändern. 3. Bei Turmsalvenfeuer gibt es eine geringere gegenseitige Feuerstörung, als bei einer größeren Anzahl von Türmen, die unabhängig voneinander schießen. Die Turmsalve selbst wird als notwendig bezeichnet. Solange nicht eine einzige Höhen- und Seitenrichtmaschine alle drei Rohre richte, genüge der Turm noch nicht den billiger Weise an ihn zu stellenden Anforderungen. Als weiterer Grund gegen die Einführung

des Drillingturmes wird immer wieder das zu große Risiko angeführt, daß ein Treffer drei schwere Geschütze gleichzeitig außer Gefecht setzen könne.

Unterseeboot „F 3" ist am 6. Januar in Seattle, Wash., von Stapel gelaufen. Es wird einen Aktionsradius von 3300 sm haben. Besatzung 18 Mann.

Torpedobootszerstörer „Fanning" ist am 11. Januar 1912 in Newport News, Va., von Stapel gelaufen. Das Boot ist 88 m lang, 8 m breit und geht 2,4 m tief. Es hat eine Wasserverdrängung von 742 t, erhält 3 Schrauben, Parsons-Turbinen und Ölfeuerung und soll 12000 Pferdekräfte entwickeln.

— Havarien. Der Kohlendampfer „Sterling" der amerikanischen Marine wurde im Dezember 1911 in der Chesapeake-Bucht von einem Frachtdampfer so stark gerammt, daß er in der Nähe von Kap Henry auf den Strand auflaufen mußte. Der I. Division der Atlantischen Flotte, die zur Hilfeleistung nach Lynnhaven Bay abging, gelang es, ihn nach etwa 14 Tagen freizubekommen und ihn in die Staatswerft Norfolk zu schleppen, wo er ins Dock gebracht wurde.

Am 28. Dezember wurde der Torpedobootzerstörer „Warrington" bei Kap Hatteras von einem unbekannten Schiffe gerammt. Das Heck wurde bis zu den Wellenhosen vollkommen abgeschnitten. Da jedoch die Schotten hielten, konnte das Boot von einem durch Funkspruch herbeigerufenen Zolldampfer in die Werft von Norfolk geschleppt werden. Menschenleben gingen nicht verloren.

— Werften. Unter den Arbeitern der Regierungswerften herrscht Unzufriedenheit, obgleich die Leute besser bezahlt werden als anderswo und außerdem Lohn an Feiertagen sowie alljährlich 15 Tage Urlaub erhalten. Auf der Werft Norfolk beklagen sie sich, daß die leitenden Beamten sich zu wenig um die Arbeit kümmern, auf der Werft Washington, daß die Beamten sich zuviel einmischen. In weiteren Kreisen wird es als schmerzlich empfunden, daß die Regierung in Washington Offiziere und Beamte der Werften, denen von Arbeitern Schwierigkeiten gemacht werden, meist fallen läßt.

— Docks. Die ungenügenden Dockmöglichkeiten der Vereinigten Staaten — England besitzt allein in Portsmouth, Frankreich in Brest und Cherbourg zusammen mehr und größere Docks als die Vereinigten Staaten in allen ihren Kriegshäfen zusammen — haben den Staatssekretär veranlaßt, folgende Forderungen aufzustellen:

1. Bau eines 305 m langen Docks an der atlantischen Küste;
2. Bau eines 305 m langen Docks an der pazifischen Küste;
3. Verkauf des Schwimmdocks in Pensacola. Dieses für 10000 t Schiffe gebaute Dock kann nur noch Schiffe bis zu 5000 t aufnehmen. Seine Instandhaltung erfordert unverhältnismäßig hohe Summen;
4. Verlegen des Schwimmdocks in New Orleans nach einem wichtigeren Hafen;
5. Vergrößerung des Trockendocks in Pearl Harbor von 240 m auf 305 m. Kosten 2,7 Mill. *M.*

Es ist beabsichtigt, in Philadelphia ein Trockendock zu bauen, das groß genug ist, die größten Linienschiffe aufzunehmen. Die Kosten sollen 6,3 Mill. *M.* betragen.

— Armee. Nach dem Jahresbericht des Kriegsministers betrug die tatsächliche Stärke des amerikanischen Heeres am 16. Oktober 1911:

Generale	21
sonstige Offiziere . . .	4357
Mannschaften	70250
Zusammen . . .	74638.

Diese waren wie folgt verteilt: 56753 Mann in den Vereinigten Staaten, 1084 Mann in Alaska, 11583 Mann auf den Philippinen*) 600 Mann auf Porto Rico, 2332 Mann auf Hawaii, 854 Mann am Panamakanal, 1432 Mann auf Transporten usw.

Am Etat fehlten demnach infolge mangelnden Zudrangs 7273 Mann.

Der Kriegsminister hebt besonders hervor, daß es in militärischem und finanziellem Interesse notwendig sei, unter Aufgabe der vielen kleinen Garnisonen, die häufig nur mit 1 Kompagnie belegt sind, die Truppen in größeren Verbänden zusammenzufassen. Er begegnet hier aber dem gleichen Widerstande der Kongreßmitglieder wie der Marineminister mit seinem Vorschlage, die vielen kleinen Staatswerften abzuschaffen.

Im vergangenen Jahre sind in der amerikanischen Armee 2500 Mann desertiert, das ist 2,3 Prozent, im Gegensatz zu 5000 Mann im Jahre 1909 und 3400 Mann im Jahre 1910. Mit einer einzigen Ausnahme ist dies die niedrigste Prozentzahl an Desertionen in den letzten 90 Jahren.

— Handelsmarine. Die Pacific Mail Steamship Company in San Francisco plant, für 46 Mill. *M*. 4 Dampfer zu bauen, die zwischen New York, San Francisco und Ostasien verkehren sollen. Die Dampfer sollen 17 kn laufen und Ölfeuerung erhalten. Sie werden zur Aufnahme von 300 Passagieren I. Klasse, 200 II. Klasse, 300 Zwischendeckspassagieren und von 17000 t Ladung gebaut.

— Verschiedenes. Kreiselkompaß. Die Versuche mit dem Kreiselkompaß auf „Delaware" haben befriedigt; es ist daher entsprechend den Vorschlägen der Admiralstabskommission (General Board) beabsichtigt, den Kompaß nach seiner Vervollkommnung schleunigst auf den Kampfschiffen, Torpedobootzerstörern und Unterseebooten einzubauen. Nur mit Rücksicht auf die allgemein herrschenden Sparsamkeitsbestrebungen wird von einer Nachtragsforderung für den Kompaß abgesehen. Der Preis einer Kreiselkompaßanlage beträgt 33000 *M*. v. Selchow.



Frankreich. Marinepolitik. Das Flottengesetz**) ist am 13. Februar von der Deputiertenkammer mit 452 gegen 73 Stimmen angenommen worden. Da der Ersatzbau für „Liberté" in den Bauplan und die Kostenberechnung eingefügt werden mußte, so war ein Ergänzungsbericht herausgegeben, nach dem 1912 ein drittes Linienschiff bis zum 1. August auf Stapel gelegt werden soll. Die Neubauten verteilen sich demgemäß wie folgt: 1912 drei Linienschiffe, 1913 zwei, 1914 zwei, 1915 vier, 1917 zwei; ferner je zwei Aufklärungsschiffe 1917, 1918 und 1919. Die Kosten sind dadurch von 1104 auf 1124 Mill. *M* gestiegen; sie verteilen sich auf die Jahre 1912 bis 1919 wie folgt: 1912: 128 Mill. *M*; 1913: 136; 1914: 140; 1915 bis 1919: je 144 Mill. *M*.

Der Marineetat für 1912 wurde am 16. Februar auch vom Senat angenommen, nachdem die Finanzkommission des Senats 39 999 *M* von der Etatssumme abgesetzt hatte. Aus dem Senatsbericht zum Marinebudget, den M. Chautemps erstattet hatte, ist Folgendes erwähnenswert: Der Referent hält, ähnlich wie der Abgeordnete Painlevé, die Selbstentzündung des Pulvers B in der Steuerbord vorderen 19 cm-Kammer der „Liberté" nicht für einwandfrei erwiesen.

*) Hierzu kommen noch 5615 Mann eingeborene Truppen.
**) Näheres darüber im nächsten Heft.



Er schreibt den brennbaren Stoffen, wie Holz und Farbe, in der Munitionskammer die Hauptmitwirkung bei der Übertragung der Hitze auf die Geschosse zu, da das Aufflammen der Kartuschen nur ganz kurze Zeit dauere. Ferner glaubt er, daß die 4,7 und 6,5 cm-Munitionskammer mit den alten bis zum Jahre 1898 zurückreichenden Pulverlieferungen zum mindesten mit demselben Recht als Brandherd in Betracht komme wie die 19 cm-Kammer. Nicht in dem Pulver B im Prinzip, sondern lediglich in den bei seiner Herstellung und Konservierung vorgekommenen Mißbräuchen will der Referent die Ursache der Katastrophen sehen. — Bezüglich der Schiffbautätigkeit der Staatswerften, insbesondere ihrer Ausrüstung mit modernem Werkzeug und der Ausnutzung des Personals, glaubt M. Chautemps bemerkenswerte Fortschritte in den letzten 2 Jahren feststellen zu können. — Eingehend behandelt er die Reformen, die er bei den einzelnen Personalzweigen für erforderlich hält. — Zum Schluß befürwortet er die Unterstellung der gesamten Verwaltung der Handelsmarine unter das Marineministerium in Form eines Unterstaatssekretariats.

— Flottenbetrieb. Heimische Verbände. Die nach Malta detachierten Schiffe kehrten am 30. Januar nach Toulon zurück; nur „Danton" ging zunächst nach Biserta, um zu docken; wodurch dies nötig wurde, ist aus den Preßnachrichten, die nur allgemein von einer Beschädigung des Schiffes sprechen, nicht ersichtlich geworden. Vom I. Geschwader waren „Voltaire", „Condorcet" und „Diderot" infolge Vornahme von Werftarbeiten während eines Teiles des Monats Februar noch nicht fahrbereit. „Vergniaud" gilt erst vom 22. Januar an als zur Flotte gehörig.

Das 1. leichte Geschwader wurde am 12. Februar gebildet. „Léon Gambetta", „Jules Ferry" und „Victor Hugo" gingen Mitte Februar zum Docken nach Biserta.

Das II. Geschwader nahm Einzel- und Verbandsübungen, teilweise unter Führung des Zweiten Admirals, vor. Es nahm ebenso wie die beiden Torpedojägerdivisionen an den Karnevalsfestlichkeiten der Rivierahäfen teil.

Das III. Geschwader hielt wiederholt Verbandsübungen ab, Ende Februar in Stärke von vier Linienschiffen und drei Panzerkreuzern. Für „Carnot", der außer Dienst stellte, aktivierte „St. Louis". „Dupetit Thouars" trat am 5. Februar in Brest in Normalreserve. — Eine größere Übung führte Ende Januar die leichte Division durch, an der auf dem Marsch von Brest nach Cherbourg die 3. Torpedojägerdivision Fühlung hielt, um sie nachts anzugreifen und später die Torpedojäger und Torpedoboote sowie die Unterseeboote von Cherbourg zum Angriff zu bringen. Der Angriff der Torpedojäger von Cherbourg mißlang, da ein Boot seine Lichter anstellte und die ganze Division darauf beschossen wurde; ebenso derjenige der Torpedoboote, da diese in unmittelbarer Nähe des Gegners ihr Führerboot verloren und dann allein nicht an ihn herankamen. Die Übung endete mit einem Angriff auf Cherbourg. — Für den 27. Februar war ein solcher auf Le Havre vorgesehen.

Schuldivisionen. „Guichen" tritt für „Dévastation" (vgl. Februarheft, S. 251) in die Schuldivision des Ozeans. — „Brennus" trat in Spezialreserve in Toulon.

Flottillen. Die Unterseeboote von Rochefort erhielten zwei Hebeprähme zu je 200 t zugewiesen.

In Ajaccio wird eine Unterseebootstation gegründet, für welche Boote von Toulon detachiert werden; zunächst werden ihr drei Boote zugeteilt.

Bei einer Nachtübung kollidierte Torpedoboot „315" mit einem Torpedo, dessen Kessel explodierte und das Boot schwer beschädigte. — Torpedoboot „Durandal"

wurde von einem Torpedo getroffen, der ein Loch in die Steuerbord vordere 4,7 cm-Munitionskammer riß.

— Organisation, Personalfragen. Die Kommission für Personalreform, an deren Spitze für den verabschiedeten Kontreadmiral Rény für kurze Zeit Vizeadmiral Aubert und nach dessen Ernennung zum Chef des Generalstabes Vizeadmiral Gaschard getreten ist, hat angeordnet, daß die Militärlehrer der Marineschule auf „Borda" nach Beendigung des zweijährigen Lehrgangs auf dieser mit den Seeoffizieranwärtern auf das Schulschiff der école d'application „Duguay Trouin" übergehen und so 3 Jahre mit dem Jahrgang zusammen sind.

Vom 1. Oktober 1912 an sollen auf „Jeanne d'Arc", die dann den „Duguay Trouin" ersetzt, auch die élèves officiers mécaniciens eingeschifft werden, um die Ausbildung der beiden Offizieranwärterkategorien einander zu nähern.

In Erwägung gezogen ist die Schaffung eines Dienstzweiges der canonniers artificiers, die an Land bei der Herstellung der Munition tätig sein und an Bord mit der Überwachung der Munitionskammern betraut werden würden.

Die Kommission beschäftigt sich ferner mit der Neubildung der Stäbe der Verbandschefs, die allgemein eingeschränkt werden sollen; z. B. sollen der Divisionszahlmeister und Divisionsarzt in Zukunft fortfallen.

Der Etat des Personals der Mousqueterie, das nur noch für den Landungsdienst in Betracht kommt, ist, wie folgt, neu festgesetzt worden:

	premiers-maîtres	seconds-maîtres	quartiers-maîtres	fusiliers brevetés
Linienschiffe und Panzerkreuzer von mehr als 7700 t	1	4	9	24
Panzerkreuzer bis zu 7700 t	1	2	6	14
Torpedojäger	—	—	1	2

Jedes Linienschiff und jeder Panzerkreuzer über 7700 t hat ein Landungskorps von folgender Zusammensetzung zu bilden: 4 Infanteriesektionen, 1 Maschinengewehr- und 6,5 cm-SK-Sektion. Allgemein bildet die 3. Sektion jeder Infanteriekompagnie die Sprenggruppe. Torpedojäger stellen keine Landungsmannschaften.

— Disziplin. Während bisher alle wachfreien Leute der Besatzung in den französischen Häfen sowie in denen von Algier und Tunis grundsätzlich Urlaub über Nacht beanspruchen konnten, hat der Minister neuerdings diese Vergünstigung auf Kapitulanten sowie längere Zeit Dienende und auf Verheiratete beschränkt. Auch für diese kann der Kommandant den Urlaub bis 10 Uhr abends einschränken, falls sie in den letzten 3 Monaten wegen Urlaubsvergehens bestraft wurden.

— Artillerie. Pulverfrage. Infolge der Entdeckung von Fremdkörpern im Packpapier einzelner Kartuschbüchsen (vgl. Februarheft, S. 252) — auf „St. Louis" sind neuerdings Schwarzpulver-Zündladungen darin gefunden worden — ist die Öffnung sämtlicher Kartuschbüchsen, ihre Reinigung und die Entfernung des Packpapiers angeordnet worden. Auch die Pulvervorräte, die aus den Lieferungen BM 7 bis BM 13 der Fabrik von St. Médard stammen, werden in ähnlicher Weise wie die von Pont de Buis untersucht, da sie sich als verdächtig erwiesen haben.

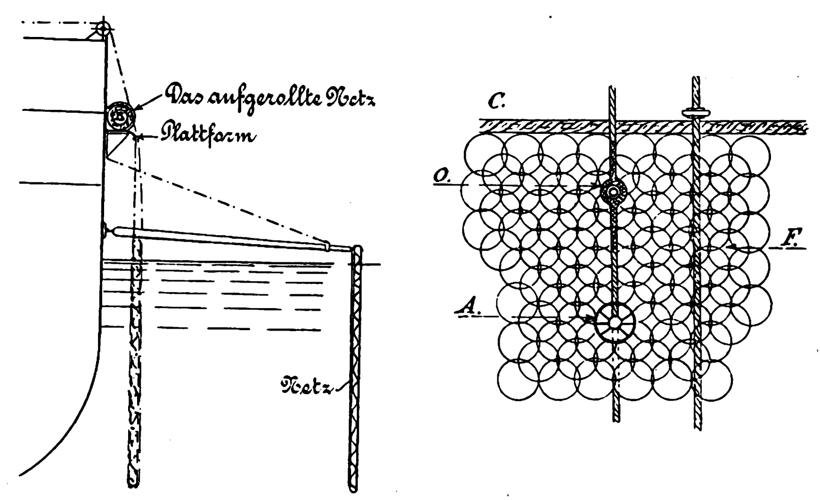
Die Gesamtlage hinsichtlich der Pulverversorgung der Flotte hat sich dadurch noch wesentlich verschlechtert, daß sich herausgestellt hat, daß auch Pulverlieferungen der letzten Zeit infolge vorschriftswidriger Vermischung als unzuverlässig zu betrachten

sind. Die Ausschiffung der Vorräte hat infolgedessen einen weit größeren Umfang angenommen, als ursprünglich beabsichtigt war. Infolgedessen sind einerseits die Landdepots derartig überfüllt, daß es schwer hält, die verschiedenen Kategorien zu sortieren, um die Wiedereinschiffung der besseren Sorten im Ernstfalle zu ermöglichen, anderseits haben einzelne Schiffe nur noch sehr wenig Kartuschen an Bord. Die Schiffe des I. Geschwaders sollen ihren normalen Pulvervorrat an Bord haben, die Panzerkreuzer und das II. Geschwader werden nach »Temps« in nächster Zeit ihre Bestände auffüllen können. Die Kriegsbestände an Land sind naturgemäß nunmehr völlig unzureichend. Der jährliche Bedarf der Marine an Pulver ist durch die Ausrangierung so beträchtlicher Mengen auf 3500 bis 4000 t gestiegen.

Mit der erneuten Prüfung der gesamten Munitionsbestände an Bord und an Land in Toulon ist im Januar der Vizeadmiral de Jonquières und der Artilleriechefingenieur d'Eyry beauftragt, eine Tatsache, die auf den Ernst der Lage schließen läßt, da eben erst der Kapitän z. S. Schwérer seine Untersuchung beendet hatte. Die erneute Prüfung soll durch Enthüllungen veranlaßt sein, die von Abgeordneten ausgingen; danach sollen auf Schiffen, die 1700 Schuß einer bestimmten Munition an Bord haben mußten, nur 500 bis 600 vorhanden gewesen sein; auf den drei nach Malta entsandten Schiffen sei nicht ein einziger 19 cm-Schuß an Bord gewesen.

Durch einen vom Kriegs- und Marineminister gemeinsam gezeichneten Erlaß wird der Marine bis zur Einrichtung des besonderen Laboratoriums in Sevran (vgl. Februarheft, S. 253) das Zentral-Pulverlaboratorium der Armee zur Vornahme der Abnahmeprüfungen für Pulver zur Verfügung gestellt.

— Torpedowesen. Die Torpedonetze, die auf den 1912-Linienschiffen wieder eingeführt werden sollen, werden einen Maschendurchmesser von 56 mm haben,



während dieser bei dem letzten in der französischen Marine in Gebrauch gewesenen Modell 150 mm betrug. Das neue Netz besteht genau genommen aus zwei aufeinander gelegten Netzen; es reicht nicht bis zum Vor- und Achtersteven; seine Höhe beträgt 8,5 m, es wird an 9 m langen Spieren ausgebracht. Das Netz ist auf einer 0,6 m breiten Plattform außenbords unterhalb des Decks der Mittelartillerie gelagert. Zum Ausbringen dienen drei Winden, ferner Bug- und Heckspill und die Bootswinden. Das Gewicht beträgt 60 t, der Preis 160 000 *M*. Im »Moniteur« befürwortet ** dringend die nachträgliche Anbringung der Netze auf den vier Schiffen der „Jean Bart"-Klasse.

— Schiffbau, Probefahrten, technische Versuche. Linienschiffe. Die Staatswerften von Brest und Lorient erhielten den Auftrag, die Kiellegung je eines Linienschiffes (Ersatz „Carnot“ [1894] und „Charles Martel“ [1893]) für den 1. Mai vorzubereiten. Das am 1. August 1912 auf Stapel zu legende Linienschiff Ersatz „Liberté“ wird an eine Privatwerft vergeben werden.

Über die 1912-Linienschiffe (Skizze vgl. Dezemberheft 1911, S. 1618) macht »Le Yacht« noch folgende Angaben: Deplacement 24 000 t. Bestreichungswinkel des mittleren Turmes 120° nach jeder Seite („Jean Bart“: Mitteltürme an der Bordwand je 180°); vordere und achtere Türme 270° wie auf „Jean Bart“. Bis zu 30° von der Mittschiffslinie nach beiden Seiten können also nur vier Geschütze schießen, gegen acht auf „Jean Bart“, der in keiner Richtung weniger als sechs Geschütze zum Tragen bringt. Mittelartillerie (zweiundzwanzig 14 cm-K) vorn und achtern nicht so günstig gruppiert wie auf „Jean Bart“. Vier 45 cm-Unterwasserbreitseitrohre mit besonderer Einrichtung zum Schnelladen (verbesserter 45 cm-Torpedo — vgl. Februarheft, S. 254 — auf 4000 m 30 kn; Ladung von 110 kg). Gürtelpanzer 270 mm stark. Von 2,5 m unter der Wasserlinie bis ungefähr ebenso hoch über diese. Panzerung der 14 cm-Kasematten 180 mm. Panzerstärke am Bug und besonders am Heck schwächer als mittschiffs. Schutz gegen Torpedotreffer nach »Le Yacht« nicht genügend. 34 cm-Geschoß von 540 kg Gewicht mit 25 kg Melinitladung (englisches 34,3 cm-Geschoß von 566 kg Gewicht).

Auf Grund der Erfahrungen bei der „Liberté“-Katastrophe soll an Bord der Schiffe eine Zentralstelle an Deck geschaffen werden, von der aus die Flutventile der Munitionskammern bewegt werden können. Ferner sollen die Entlüftungsrohre der Munitionskammern bis über das Oberdeck geführt werden, damit im Falle eines Brandes in der Kammer Rauch und Flammen durch diese Rohre nicht in die anderen Decks dringen können.

Torpedofahrzeuge. Die Torpedojäger „Enseigne Henry“ (450 t, Etat 1910) sowie „Dague“ und „Faulx“ (Etat 1908) begannen die Probefahrten.

Unterseeboote. Die Boote „Q 100“ und „Q 101“ des Etats 1912 („Q 94“ bis „102“) sind bei der Staatswerft in Cherbourg in Bau gegeben. Fertigstellung für Probefahrten 1. Februar und 1. Mai 1914 (vgl. Januarheft, S. 108).

Minenfahrzeuge. Die Dampffahrzeuge „Lorientais“ und „Damier“ sind der festen Verteidigung von Cherbourg zu Minensuchzwecken überwiesen.

— Marineflugwesen. Kapitän z. S. Daveluy hat seine vorbereitenden Arbeiten für die Ausnutzung des Flugwesens für die Marine beendet. Als erste Rate für Anschaffung von Flugapparaten, Anlage eines Flugplatzes, von Fliegerschuppen und Werkstätten werden 800 000 *M* als Nachtrag zum Etat 1912 gefordert werden. — Die Herrichtung des „Foudre“ als Stützpunkt für Flugapparate ist fast beendet. Von ihm aus wird zunächst ein als »canard« bezeichneter Flugapparat sowie ein mit Schwimmern versehener Farman-Doppeldecker erprobt werden.

— Häfen. Auf die Anfrage des Senators für Martinique, ob die Regierung beabsichtige, im Hinblick auf das Anwachsen der Schiffahrt im Karibischen Meer infolge der bevorstehenden Eröffnung des Panamakanals einen Handelshafen auf den Antillen anzulegen, antwortete der Kolonialminister, es werde eine besondere Kommission zum Studium dieser Frage nach den Antillen entsandt werden.

Japan. Äußere Politik. Die Leitung der japanischen Politik wurde durch die chinesische Revolution vor Probleme schwierigster Art gestellt; eine Zeitlang schien es, als solle die Lösung der chinesischen Frage vom politischen Verhalten Japans abhängig werden. Die heftigen Schwankungen des politischen Barometers äußerten sich nicht nur in aufgeregten Erörterungen der japanischen Presse, deren chauvinistischer Teil nichts weniger als die militärische Einmischung Japans zu Gunsten der Dynastie oder gar die Besetzung der Südmandschurei forderten, sondern sie waren auch in japanischen Regierungskreisen festzustellen. Am 23. Dezember 1911 trat ein Kabinettsrat mit Vertretern der „ältesten Staatsleute" zur Erörterung der chinesischen Frage zusammen. Die gemäßigten Realpolitiker haben hier offenbar die Oberhand behalten, denn Japan hat seine Neutralität gewahrt und nichts unternommen, was über seine natürliche Berechtigung zum Schutz eigenster Interessen in China hinausgegangen wäre. Die Äußerung der japanischen Gesandten in Peking, daß Japan eine chinesische Republik niemals zulassen würde, wurde vom Minister des Äußeren vor dem Reichstage als „rein private Ansicht des Herrn Ijuin" gekennzeichnet.

Es ist keine Frage, daß Japan an dem möglichst baldigen Eintritt geordneter Verhältnisse in China wegen seines besonders stark geschädigten Handels dorthin das größte Interesse hat. Aber es sieht auch mit einigen Beklemmungen der rüstigen Entwicklung des republikanischen Geistes im großen Nachbarreich zu, der in starkem Gegensatz zu den monarchischen Prinzipien und der antisozialistischen Politik des eigenen Landes steht. Es bestehen auch gar keine Garantien dafür, ob eine junge chinesische Republik Japan solche wirtschaftlichen Einflüsse zugestehen würde, die dieses im Interesse seines eigenen Wirtschaftslebens unbedingt fordern zu müssen glaubt. Dennoch hätte ein bewaffnetes Einschreiten neben den unvermeidlichen Störungen der gesamtpolitischen Lage zu einer weiteren, gar nicht abzusehenden Belastung der japanischen Finanzen geführt; ein solcher Schritt hätte im schärfsten Widerspruch zu dem bisherigen Programm der liberalen Regierung gestanden. Eine reale Beurteilung der gegenwärtigen japanischen Interessen in China mußte daher zugeben, daß Japan sich mit der Erfüllung seiner starken wirtschaftlichen Interessen begnügen müsse und daß nur das zu ihrer Sicherstellung Notwendige durchzusetzen sei. Unter dieser Formel finden alle Erscheinungen des jüngsten japanischen Verhaltens in der chinesischen Frage eine ausreichende Erklärung. Die offenbar systematische Preßhetze gegen Deutschland, das man als gefürchteten wirtschaftlichen Konkurrenten in China auf diese Weise abzutun hoffte, die Truppenverstärkungen in Nord-China und in der Mandschurei, der Truppeneinmarsch in Mukden, die Ansammlung der japanischen Seestreitkräfte im Petschili-Golf zu einer Zeit, als die Rebellen einen Teil ihrer Truppen in Tschifu landeten, schließlich die wohl auch tatsächlich verfügte Mobilisierung der XII. Division, dies alles waren Maßnahmen für eine Entwicklung, die im Gegensatz zu den oben gekennzeichneten wirtschaftlichen Forderungen Japans immerhin möglich war. Inzwischen ist es der Nippon Yusen Kaisha gelungen, den Betrieb der Imperial Chinese Merchant Marine Co. sowie die Verwaltungen der Hanyang Werke, der Tayeh Eisen- und Pinghsiang-Kohlenminen zu übernehmen, wofür der revolutionären Regierung in China von einer großen japanischen Firma ein namhafter Geldbetrag zugesagt wurde. Dadurch hat sich Japan nicht nur in den Besitz wirtschaftlich wichtiger Unternehmungen in China gesetzt, sondern sich auch seiner besten Hilfsmittel der Eisenindustrie zu Nutze gemacht, die ihm das eigene Land und selbst die Kolonien nicht bieten. In dem gegenwärtigen Stadium der Entwickelung bleibt nur die Frage offen, wie Juanschikai, dem man, nebenbei bemerkt, japanischerseits starke Neigungen zu Deutschland nachsagt, sich zu den japanischen Einflüssen stellen wird.

— Innere Politik. Am 27. Dezember wurde der Reichstag durch eine Thronrede des Kaisers eröffnet.

Das ernstliche Bestreben der Regierung, die Ausgaben den Einnahmen mehr als bisher anzupassen, ist auch in dem Einsetzen eines „Verwaltungsbureaus" mit mehreren Kommissionen zu erkennen. Außer durch die Zurückstellung der Pläne zur Eisenbahnreform, der Großen Weltausstellung und des Baues eines Reichstagsgebäudes hofft man durch eine großzügige Verwaltungsreform das laufende Budget so zu kürzen, daß die Entlastung des Volkes von den hohen Steuern und die mehr als notwendige Finanzsanierung praktisch durchgeführt werden können. Besonders bei den Armee- und Marineverwaltungen hofft man zu wesentlichen Ergebnissen zu gelangen. Der Voranschlag von jährlichen Ersparnissen in Höhe von 100—120 Millionen Mark wird vielfach für übertrieben erklärt.

Die Regierung hat einen neuen Wahlgesetzentwurf ausgearbeitet, der zwar nicht die von der liberalen Partei geforderte Erweiterung des Wahlrechts vorsieht, sondern sich mit einer Neueinteilung der Wahlbezirke begnügt, die eine Stärkung der Rechte der industriellen Bevölkerung ermöglichen soll. Wegen der ablehnenden Haltung des Herrenhauses wird dem neuen Wahlgesetz keine sichere Zukunft prophezeit. Es ist zu erwarten, daß diese Frage noch in der gegenwärtigen parlamentarischen Session zu heftigen Kämpfen führen wird, deren Ergebnis einen Schluß auf die Kraft der politischen Parteien und auf die zukünftige Gestaltung der inneren Politik zulassen wird.

— Marinepolitik: Nach einer Drahtnachricht der „Täglichen Rundschau" vom 9. Februar 1912 aus Tokio soll Baron Saito vor der Budgetkommission erklärt haben, daß für Japan der Bau von 18 neuen Schiffen unbedingt notwendig sei, von denen 8 Linienschiffe und 8 Panzerkreuzer größten Typs sein müßten. „Anders wäre die japanische Flotte nicht in der Lage, eine Schlacht mit der Flotte einer anderen Macht zu schlagen, deren Flottenprogamm 21 neue Kriegsschiffe vorsieht". Baron Saito ist der Ansicht, daß ein solches Programm auf 7 Jahre von 1913 ab zu verteilen wäre.

Wenn sich diese Äußerung des Barons Saito bestätigen sollte, so hätte er damit annähernd wieder jenes Programm entrollt, das bereits im Dezemberheft des vorigen Jahres angedeutet war und das man nach den lebhaften Preßerörterungen, vor allem aber nach der Kabinettssitzung vom 24. November 1911 als abgetan betrachten mußte. Jenes Programm war durch den Kompromiß der 92,5 Mill. Yen-Novelle, als beabsichtigte Regierungsforderung, ersetzt worden, die nunmehr den Bau von 3 Linienschiffen größten Typs vorsehen soll. Zur Erörterung dieser Frage ist es unerläßlich, zunächst auf die zahlenmäßige Darstellung derjenigen Summen einzugehen, die Japan im Falle einer Bewilligung der gemäßigten Kompromißnovelle 1912 für den Ausbau der Flotte bis 1917 zur Verfügung stehen würden. Die Summen der folgenden Zusammenstellung setzen sich aus den noch ausstehenden Resten früherer Flotten-Bauprogrammgesetze und den Raten der kommenden Novelle wie folgt zusammen. Es werden zur Verfügung stehen:

	Reste aus früheren Flottengesetzen:	Raten gemäß Novelle 1912 (Januarheft):	Summe:
1912	61,14 Mill. M	5,25 Mill. M	66,39 Mill. M
1913	63,99 „ „	21,00 „ „	84,99 „ „
1914	59,94 „ „	21,00 „ „	108,74 „ „
1915	80,74 „ „	42,00 „ „	122,74 „ „
1916	59,69 „ „	94,50 „ „	154,19 „ „
1917	4,16 „ „	10,50 „ „	14,66 „ „
		Gesamtsumme:	551,71 Mill. M

Japan würde damit bis zum Jahre 1917 mit Einrechnung der zur Zeit im Bau begriffenen und bewilligten großen Schiffe (Linienschiff „Fuso“, Panzerkreuzer „Kongo“, „Hiyei“, „Haruna“, „Kirishima“) im ganzen 4 Linienschiffe und 4 Panzerkreuzer bauen können. Baron Saito würden also noch die Bausummen für weitere 8 große Schiffen, d. h. eine Verdoppelung obiger Gesamtsumme fehlen, um an das Ziel seiner eigentlichen Wünsche zu gelangen. Es ist nun aber keine Frage, daß der Ausbau der Novelle 1911 und der gemäßigten Zukunftsforderung 1912 nach obiger Staffelung an die japanischen Werften — nur diese sollen in Betracht gezogen werden — bereits Anforderungen stellt, die eine sehr erhebliche Steigerung ihrer bisherigen Leistungsfähigkeit voraussetzen. Die geringen Raten für 1912 und 1913 und das fortschreitende Anwachsen bis 1916 hat nicht allein seinen Grund in der gegenwärtigen schlechten Finanzlage und im „negativen Finanzprogramm“ der liberalen Regierung, sondern auch in dem Umstande, daß 1916 erst mit dem vollendeten Ausbau der Staats- und Privatwerften für den Bau größter Schiffe gerechnet werden kann; diese hätten höhere Bausummen schlechterdings nicht ausnutzen können. Nun wäre es eine wirtschaftlich kaum rechtzufertigende Maßnahme, wenn man den großzügigen Ausbau aller zum Schiffbau nützlichen Hilfskräfte des Landes ins Werk setzen würde, um nach seiner Durchführung das Bautempo in einer Weise zu verlangsamen, wie es der Absturz der Raten von 1916 und 1917 zeigt. Es ist daher kaum mehr zweifelhaft, daß die diesjährige Kompromißnovelle (3 Linienschiffe) zusammen mit der von 1911 (1 Linienschiff, 4 Panzerkreuzer) lediglich als Teil jenes großen Programms aufzufassen ist, das von Baron Saito als Mindestmaß bezeichnet wird. Man wird gut tun, damit zu rechnen, daß Japan 1921 spätestens im Besitz einer modernen Flotte von 8 Linienschiffen und 8 Panzerkreuzern größten Typs nebst den notwendigen kleineren Einheiten sein wird. Der Marineminister legte mit seiner letzten Äußerung vor der Öffentlichkeit offenbar Wert darauf, zu zeigen, daß er für den diesjährigen Kompromiß nicht verantwortlich sein will und daß es nicht seine Schuld ist, wenn die japanische Marine veraltet, falls seine Forderungen nicht in mehr oder minder naher Zukunft verwirklicht werden sollten.

— Etat. Kurz vor Jahresschluß wurde der Etatsvoranschlag für 1912/13 bekanntgegeben, der sich folgendermaßen darstellt:

	Gesamteinnahmen:	Gesamtausgaben:
Ordentliche	1 055 367 191 M	865 128 314 M
Außerordentliche . . .	147 601 001 „	337 839 877 „
	1 202 968 192 M	1 202 968 191 M
	Marineetat:	**Heeresetat:**
Ordentliche Ausgaben	85 712 991 M	161 272 520 M
Außerordentliche Ausgaben	108 930 089 „	34 986 361 „
	194 643 080 M	196 258 881 M

Änderungen gegen den Etat 1911/12 (+ Steigerung, — Minderung):

Ordentliche Ausgaben	+ 145 681 M	+ 999 779 M
Außerordentliche Ausgaben	+ 12 196 966 „	— 11 377 430 „
	+ 12 342 647 M	— 10 377 651 M

Es ist nicht wahrscheinlich, daß im Marineetat die Jahresquote der von der Regierung in kürzester Zeit einzubringenden Novelle 1912 bereits enthalten ist.

Während der Marineetat trotz der ungünstigen Finanzlage eine abermalige Steigerung von 12,3 Mill. M gegen den vorjährigen Etatsvoranschlag aufweist, bei dem übrigens die Nachtragsforderung von 1,2 Mill. M für die Entsendung von „Kurama“ und „Tone“ zu den Krönungsfeierlichkeiten in England berücksichtigt ist, muß eine annähernd gleich starke Minderung beim Heeresetat fest-

gestellt werden. Die Regierung deutet auch hiermit wieder an, daß sie das Schwergewicht der militärischen Rüstungen auf den Flottenausbau zu legen wünscht.

Der neue Marineetat sieht bei Kap. 6 für den Ausbau und die Instandhaltung der Flotte 104,6 Mill. ℳ (12,8 Mill. ℳ mehr gegen 1911/12) vor, wovon 67,7 Mill. ℳ (6,3 Mill. ℳ mehr gegen 1911/12) auf den Bau von Schiffen und Armierungen fallen.

Bei Kap. 10 ist eine Summe von 42 000 ℳ für Aufwendungen für fremde Gäste bei den großen Flottenmanövern bereitgestellt.

— Personal. Gelegentlich der Stellenbesetzungen wurden die Admirale Baron Kataoka und Kamamura zu Mitgliedern des Kriegsrates ernannt.

Nach dem Vorgange der Kritiken des Kapitäns Ota (vgl. Dezemberheft 1911) hat der der Reserve angehörige Zahlmeisterkapitän Katagiri in einem öffentlichen Vortrage die Verwaltung der japanischen Marine als unrationell gerügt. Indem er Wasserverdrängung und Personal der britischen und japanischen Marine wie folgt gegenüberstellt:

	Deplacement	Offiziere	Unteroffiziere und Mannschaften
England	2 105 450 t	4818	104 300
Japan	465 765 t	3034	52 800

kommt er zu dem Schluß, daß die Einstellung von Kadetten für die nächsten Jahre unnötig sei.

Auch im Mißverhältnis von Löhnen zum verbrauchten Material (40 bis 50 Prozent : 50 bis 60 Prozent) der Werften erblickt er eine ungesunde Verwaltung. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei der Pulver- und Kohlenbeschaffung. Kapitän Katagiri hält eine jährliche Ersparnis von 20 Millionen Yen für möglich. Auch die Zusammensetzung der Verbände und die Organisation der Marinestationen greift er an.

— Schwimmende Streitkräfte. Die zu Anfang Dezember durchgeführte Neuformierung der aktiven Verbände hat folgende Zusammensetzung ergeben:

I. Geschwader (Vizeadmiral Dewa): Linienschiffe: „Aki" ⚑, „Katori", „Mikasa", „Shikishima"; Panzerkreuzer: „Tsukuba", „Ibuki".

II. Geschwader (Vizeadmiral Yoshimatsu): Panzerkreuzer: „Iwate" ⚑, „Tokiwa"; geschützte Kreuzer: „Kasagi", „Otawa".

Das II. Geschwader hielt sich im Dezember und Januar im Petschili-Golf auf und war bei der Landung chinesischer revolutionärer Truppen in Tschifu teilweise dort anwesend.

III. Geschwader (Kontreadmiral Kawashima): Geschützte Kreuzer: „Niitaka" ⚑, „Suma", „Chiyoda"; Kanonenboot „Uji"; Flußkanonenboote: „Sumida", „Fushimi" und das neue, bereits nach Shanghai übergeführte Flußkanonenboot „Toba".

Kontreadmiral Kawashima hat am 9. Januar den Oberbefehl über die vor Hankau versammelten See- und Landstreitkräfte niedergelegt, ohne daß ein Ersatz im Oberbefehl ausgesprochen wurde.

Die übrigen Linienschiffe und Kreuzer wurden den Reservegeschwadern zugeteilt. Die Detachierungen nach der chinesischen Küste dauern noch fort.

Zerstörer: Der im Dezemberheft gemeldete Verlust des Zerstörers „Harusame" (12. Zerstörerflottille — Sasebo) vom 24. November ist bei einer Flottillenübung in schwerem Wetter durch Strandung während der Nacht in der Matoya-Bay erfolgt, ohne daß von den anderen Zerstörern Hilfe gebracht werden konnte. Das

Boot machte in kurzer Zeit viel Wasser. Vor dem Sinken brachte der Kommandant mit der versammelten Besatzung Banzais aus. Die 44 Opfer des beklagenswerten Unfalls sind zumeist geborgen. Die Absicht, das Boot wieder flott zu machen, ist aufgegeben worden.

— Schiffsbauten, Werften, Versuche usw. Zerstörer „Sakura" ist am 20. Dezember 1911 auf der Marinewerft Maizuru abgelaufen.

Das auf der Marinewerft Sasebo gebaute Trockendock von 30 000 t Tragfähigkeit ist abgelaufen. Länge 236,8 m, Breite 100,9 m; Bauzeit 4 Jahre. Dieses Dock ist zur Zeit das größte Ostasiens.

—ze.



Italien. Flottenpolitik. Die kürzlich eingetretene Abkühlung der Beziehungen zwischen Frankreich und Italien, ferner die von Italien mit Sicherheit erwartete Erneuerung des Dreibundvertrages sowie die Erwerbung der tripolitanischen Küste veranlaßt den bekannten Deputierten, Marineschriftsteller und Herausgeber der »Rivista nautica«, di Palma, dafür einzutreten, daß in Zukunft die vereinigten Flotten Italiens und Österreich-Ungarns mindestens so stark werden wie die Mittelmeer-Streitkräfte der Triple-Entente. Da Frankreich im Falle einer Mobilmachung der Triple-Entente gegen den Dreibund seine gesamte Hochseeflotte im Mittelmeer zusammenziehen wird, so werde es allein hier zur Zeit mit 26 gegen 17 Schlachtschiffen den beiden Dreibundsflotten erheblich überlegen sein. 1920 werde Frankreich — laut dem kürzlich von der Kammer genehmigten Flottenbaugesetz — u. a. 22 „Dreadnoughts"*) haben, während für die beiden Dreibundsmächte bislang nur der Bau von 10 „Dreadnoughts" vorgesehen ist. An der sich hieraus ergebenden Summe der „Dreadnoughts" der beiden Dreibundsstaaten müsse Italien natürlich den größeren Anteil haben, da es längere Küsten und größere Seeinteressen besitze als Österreich-Ungarn. Italien müsse 1920 15, Österreich-Ungarn 10 solcher Schiffe besitzen.

(Di Palma wollte bisher den Ausbau der italienischen Flotte nach dem der österreichisch-ungarischen gerichtet, und zwar für jeden Schlachtschiffneubau der letzteren zwei italienische Schiffe auf Stapel gelegt wissen. Er wies aber gleichzeitig stets auch auf die von Frankreich her drohende Gefahr hin.)

Ähnliche Forderungen nach Vergrößerung der Seemacht Italiens wurden neuerdings in verschiedenen Teilen des Reiches laut.

— Seeoffizier-Ersatz. Laut Erlaß vom 11. Januar 1912 dürfen die bis 1913 nach den alten Bestimmungen eingetretenen und ausgebildeten Seeoffizieranwärter (Diensteintritt als allievi mit 17 bis 19 Lebensjahren) schon nach zwei- anstatt nach dreijähriger Ausbildung zu aspiranti ernannt werden, deren Beförderung zum Offizier nach weiteren 3 Monaten erfolgt. Ferner sind die Eintrittsbedingungen für diese allievi erleichtert. Durch diese Maßnahmen soll erstens die Rekrutierung unterstützt und zweitens der Altersunterschied bei der Beförderung zum Offizier zwischen den nach den alten und den neuen Bestimmungen eingestellten Anwärtern verringert werden. Die neuen Bestimmungen schreiben ein Eintrittsalter von 12 bis 16 Jahren und eine vierjährige Ausbildungszeit vor, ermöglichen also eine Beförderung zum Offizier mit 16 bis 20 Lebensjahren. Der vorstehend angeführte

*) Hierbei sind die sechs „Dantons" als „Dreadnoughts" gerechnet und Ersatz „Liberté", der der 23. „Dreadnought" sein wird, ist versehentlich außer Betracht gelassen.



Erlaß ermöglicht die Beförderung zum Offizier für die nach den alten Bestimmungen Eingetretenen mit 19 bis 21 Lebensjahren. Bis 1913 finden Einstellungen nach den alten und den neuen Bestimmungen statt.

— Schiffsmaterial. Der geschützte Kreuzer „Giovanni Bausan“ (Stapellauf 1883) wird zu einem armierten Wasserdestillier- und Tankschiff umgebaut. Es soll in Tobruk stationiert werden. Seine beiden 25,4 cm- und zwei 15,2 cm-Kanonen sind von Bord genommen und vier große Wasser-Destilliermaschinen in das Schiff eingebaut worden. Die leichte Armierung wird etwas vermehrt werden.

Das im kommenden August vom Stapel laufende Flußkanonenboot für die südamerikanische Station „S. Caboto“ ist 60 m lang, 9,7 m breit, hat 2,8 m Tiefgang, 810 t Deplacement und eine Maschinenkraft von 1000 PS. für 13 kn Höchstgeschwindigkeit.

— Streichungen. Torpedofahrzeug „Urania“ (850 t), Torpedoboot „Falco“.



Rußland. Marinepolitik. Die Budgetkommission der Reichsduma hat von dem Marineetat für 1912 (vgl. Novemberheft 1911, S. 1472) 5,2 Mill. Rubel (11,2 Mill. *M*) abgesetzt, so daß die von ihr bewilligte Summe 159030155 Rubel (343,5 Mill. *M*) beträgt und damit die Etatssumme für 1911 noch um 50,77 Mill. Rubel (109,66 Mill. *M*) übersteigt.

Das Marineministerium brachte eine Nachtragsforderung von 11,5 Mill. Rubel (24,8 Mill. *M*) für den Bau der drei Linienschiffe für die Schwarzmeer-Flotte ein, die durch die nachträgliche Vergrößerung der Schiffe im Hinblick auf die türkischen Neubauten bedingt wurde (Septemberheft 1911, S. 1158).

Der erste Abschnitt des Baltischen Schiffbauprogramms — das sog. kleine Bauprogramm —, das auf 5 Jahre berechnet ist (vgl. Januarheft, S. 113), sieht nach »Kotlin« den Bau von vier 26000 t-Panzerkreuzern mit mindestens 27 kn Fahrgeschwindigkeit und einer Armierung von 12 (nach »Rjetsch« 9) 35 cm-Geschützen vor, ferner den von 4 (nach »Rjetsch« 6 oder 9) geschützten 7000 t-Kreuzern zu 15 cm-Geschützen, von 36 Hochseetorpedobooten und 12 großen Unterseebooten mit weitreichendem Aktionsradius. — Die Einbringung in die Duma wurde im Januar als nahe bevorstehend gemeldet.

— Personal. Verabschiedet ist unter Beförderung zum Vizeadmiral: Kontreadmiral Grammatschikow, vor einigen Jahren Vorsitzender der Kommission zur Untersuchung der Mißstände in der Marineverwaltung.

— Organisation. Infolge Abschaffung des Dienstgrades der Kapitänleutnants (vgl. Februarheft, S. 257) sind dem Dienstgrade des Kapitäns 2. Ranges folgende Dienststellungen zugewiesen: 1. die des älteren Flaggleutnants, 2. die der Spezialisten beim Stabe eines Admirals, 3. die des Ersten Offiziers auf Schiffen I. Ranges, 4. die des Kommandanten von Schiffen II. und III. Ranges, 5. die des Chefs einer Torpedobootsflottille.

Während das Lotsen- und Seezeichenwesen in Finnland bisher dem finnländischen Senat unterstand und alle Offizierstellungen ausschließlich von finnländischen Bürgern besetzt wurden, hat nunmehr der Ministerrat die Ausarbeitung eines Gesetzentwurfes angeordnet, nach dem dieses Ressort dem Marineministerium unterstellt wird. Die in Frage kommenden Schiffahrtsgesellschaften haben die Regie-

rung gebeten, von dieser Maßregel abzusehen, da die finnländischen Lotsen, die allein für die Führung der Schiffe in den schwierigen Gewässern in Frage kamen, im Falle ihrer Ausführung ihr Amt niederlegen würden.

— Schwimmende Streitkräfte. Von der Baltischen Flotte überwintern „Zessarewitsch", „Sslawa" und „Rurik" in Sweaborg, wo sie am 21. und 24. November in die armierte Reserve traten; „Andrei Perroswanny" und „Imperator Pawel I." in Kronstadt, da sie noch Verbindung mit der Werft benötigten (in armierte Reserve am 19. Oktober und 14. November). — Die 1. Torpedobootsflottille des Baltischen Meeres umfaßt zur Zeit 38 Hochseetorpedoboote.

Kreuzer „Awrora" (vgl. Januarheft, S. 113) hat auf seiner halbjährigen Auslandreise Unteroffizierschüler, Schiffsjungen und die 15 besten Gardemarins zur Ausbildung an Bord.

Die aktive Fahrzeit der Schwarzmeer-Flotte erstreckte sich 1911 vom 20. April bis zum 13. November, betrug also rund 7 Monate.

Die Amurfluß-Flottille übte 1911 in Stärke von 18 Kanonenbooten und 9 Depeschenbooten, und zwar wiederholt gemeinsam mit Heeresteilen.

— Schiffbau. Torpedofahrzeuge: Den neun für die Schwarzmeer-Flotte in Bau befindlichen Torpedobooten (vgl. Septemberheft 1911, S. 1158) sind folgende Namen beigelegt: den vier auf der Nikolajew-Privatwerft: „Bespokoiny", „Gnjewny", „Derski", „Pronsitelny"*); den zwei auf der Newski-Werft: „Gromki" und „Possylny"; den zwei auf der Petersburger Metallfabrik: „Bystry" und „Pylki"*); dem auf den Putilow-Werken: „Stschastliwy".

Unterseeboote: Den sechs für die Schwarzmeer-Flotte in Bau befindlichen Unterseebooten (vgl. Augustheft 1911, S. 1045) sind folgende Namen beigelegt: den drei auf der Baltischen Werft: „Morsh", „Tjulen", „Nerpa"; den drei auf der Newski-Werft: „Kit", „Kaschalot" und „Narwal".

Hilfsschiffe: Von den fünf auf der Newski-Werft 1911 vom Stapel gelassenen Hilfsschiffen „Oka" (1982 t), „Petschora", „Kama", „Mesen", „Ssuchona" sind zwei als Werkstattschiffe, drei als Kohlendampfer eingerichtet.

— Torpedowesen. 1911 wurde die Ausrüstung eines neuen Torpedoschießstandes am Kopenski-See beendet.

— Vermessung. Für das Kaspische Meer und den Stillen Ozean ist ein umfassendes Vermessungsprogramm und ein Plan zur Ausgestaltung des Seezeichenwesens aufgestellt, wodurch für das erstere Ausgaben in Höhe von 1080800 Rubel (2,33 Mill. ℳ), für den letzteren solche in Höhe von 2320030 Rubel (5 Mill. ℳ) bedingt werden.

— Handelsflotte. Die Freiwillige Flotte beschloß die Einrichtung regelmäßiger, direkter Fahrten zwischen Rußland und Argentinien, für die zunächst zwei neue Dampfer, „Kursk" und „Mogilew", eingestellt werden sollen. Für den Warenverkehr dieser Linie kommt hauptsächlich die Ausfuhr russischer Rohstoffe und die Einfuhr brasilianischen Kaffees in Betracht.

— Völkerrechtliches. Anläßlich des chinesischen Aufstandes wurden russische Schiffe zweimal in völkerrechtliche Streitfragen verwickelt: Vorräte, die für das Kanonenboot „Mandschur" in Hankau bestimmt waren, wurden bei ihrer Überschiffung von einem russischen auf einen japanischen Dampfer durch einen englischen

*) Die beiden Torpedoboote der Kaspischen Flottille „Pronsitelny" und „Pylki" sind dem Hafen von Baku als Hafenfahrzeuge überwiesen.



Leichter von den Aufständischen konfisziert. — Ferner erwies der Kommandant des Dampfers „Kolyma" der Freiwilligen Flotte, entgegen den Absichten seiner Regierung, der Flagge eines republikanischen Kreuzers militärische Ehren.



Österreich-Ungarn. Budget. Aus dem Marine-Etatsentwurf ist weiterhin (siehe auch Februarheft) bekannt geworden, daß Beträge vorgesehen sind für das kürzlich fertiggestellte große stählerne Schwimmdock, für ein Torpedobootsschwimmdock, für den Umbau der „Babenberg", für Wiederherstellung des seinerzeit untergegangenen Zerstörers „Huszar", für Armierung von Torpedobatterien, Ankauf von Brisanzsprengstoff und Heizöltanks sowie zum Ausbau eines Proviantamts und eines Seeminendepots. Für Marine-Flugwesen sind 20 000 bis 24 000 Kronen eingestellt. Von der 67 Mill. Kronen betragenden zweiten Rate des außerordentlichen Schiffbaukredits entfallen auf die Linienschiffe »Viribus unitis« und „V" je 15 Mill. Kronen, auf die Linienschiffe „VI" und „VII" je etwa 10 Mill. Kronen; der Rest ist für die Kreuzer „G" und „H", die sechs 800 t-Zerstörer und die Artillerie- sowie die Torpedo- und Minenausrüstung der ersten beiden Linienschiffe bestimmt.

— Neubauten. Das in Triest erbaute Linienschiff „V" soll am 21. März in Gegenwart des Erzherzog-Thronfolgers vom Stapel laufen und den Namen „Tegetthoff" erhalten.

Die Kiellegung des Linienschiffes „VI" fand am 15. Januar in Triest und die des Linienschiffes „VII" am 29. Januar in Fiume statt.

— Torpedoboots-Neubauten. Abmessungen der 800 t-Zerstörer: Länge 81 m, Breite 7,8 m, Tiefgang 2,5 m, Torpedorohre 533 mm; desgl. der neuen 250 t-Torpedoboote: Länge 57,4 m, Breite 5,7 m, Tiefgang 1,5 m.

— Schiffskessel. Als Kesseltyp ist für alle Schiffe und Fahrzeuge der Flotte der Yarrow-Kessel angenommen worden.



Schweden. Die Regierung hat eine parlamentarische Kommission von 21 Mitgliedern (13 Liberalen, 4 von der Rechten, 4 Sozialdemokraten) berufen, die die Wehrmacht in Übereinstimmung mit der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Volkes bringen soll. „Ein Volk," heißt es in der Regierungsdenkschrift, „das seine Freiheit und Unabhängigkeit bewahren will, muß sich gegenwärtig und sicherlich auch noch in ferner Zukunft große Opfer für seine Verteidigung auferlegen. Aber für kleinere Staaten muß in letzter Linie immer die Geldfrage den Ausschlag für das Maß der Rüstungen geben, und Schweden gehört schon gegenwärtig zu denjenigen kleineren Staaten, die sich im Verhältnis zu ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit die größten Verteidigungslasten auferlegt haben." — Man hofft, die Arbeiten so zeitig abschließen zu können, daß dem Reichstag für 1913 die Neuregelung vorgelegt werden kann. Bis dahin werden alle wichtigeren Baupläne und Entscheidungen (Bau des Linienschiffes des F-Typs, Bau von Zerstörern und Errichtung einer Flottenstation) aufgeschoben. Nur bei dem Bau von zwei Unterseebooten, wofür 1,12 Mill. *M* vorgesehen sind, bleibt es. Dementsprechend fordert der Etat für 1912 im ganzen für schwimmendes Material nur 3,9 Mill. *M*. Die Ausgaben für Armee und Marine (89 Mill. *M*) sind 38 Pro-



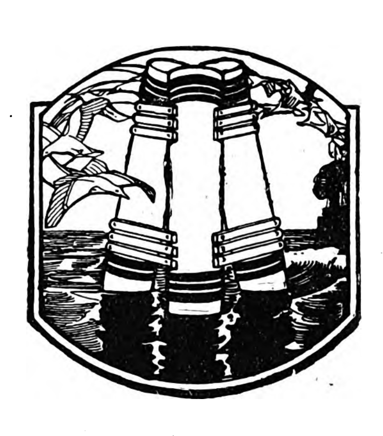
zent der wirklichen Jahresausgaben des schwedischen Etats; diejenigen für die Kriegsmarine allein (Küstenartillerie mitgerechnet) betragen

im ordentlichen Etat	rund	20,4 Mill. *M*,
im außerordentlichen Etat	rund	6,1 Mill. *M*,
zusammen	rund	26,5 Mill. *M*,

d. h. 30 Prozent der gesamten Landesverteidigungskosten. Die Personalstärken sind ähnlich wie im Vorjahre: 451 Offiziere aller Dienstzweige, 4666 Unteroffiziere und Mannschaften, 600 Schiffsjungen; dazu 2299 Übungsmannschaften auf 300 Tage.

⚜

Peru. Der von Frankreich angekaufte Panzerkreuzer „Dupuy de Lôme“ erhielt den Namen „Elias Aquirre“.

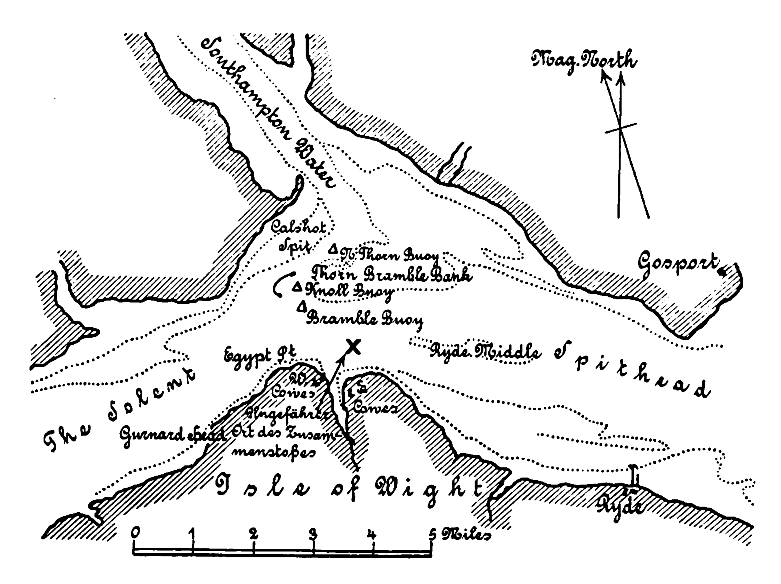


Verschiedenes.

Der Zusammenstoß „Hawke“—„Olympic“.

(Mit 1 Kartenskizze.)

Am 20. September 1911 rammte der Kreuzer „Hawke“ (Commander Blunt) den großen Dampfer „Olympic“ (Kapitän Smith) von der White Star-Linie im engen Fahrwasser des Solent, südlich von Southampton. Es war heller Tag und sichtiges Wetter. Der Dampfer hatte an Steuerbord achtern, das Kriegschiff am Bug schwere Beschädigungen erlitten. Beide Parteien — Reederei und Regierung — verklagten sich gegenseitig auf Ersatzleistung. Der Vorfall hat nicht nur zu eingehenden gerichtlichen Untersuchungen geführt, bei denen wichtige Fragen der Seestraßenordnung zur Sprache kamen, sondern auch weite Kreise in England auf das lebhafteste beschäftigt, wie aus zahlreichen Einsendungen an die Presse hervorging.



Aussagen „Olympic“. Die Verteidigung des Dampfers gibt Folgendes als den Sachverhalt an: „Olympic“ kam mit 17,5 sm unter Lotsenführung aus dem Southampton-Fahrwasser (siehe Karte) heraus, ging bei der North Thorn-Boje mit der Fahrt herunter, rundete die westliche Bramble-Boje, diese an Backbord lassend und zwei kurze Töne mit der Sirene gebend, ging dann auf Kurs 121° mw. Als dieser Kurs anlag, stand „Hawke“ im Fahrwasser des Solent $^1/_4$ sm entfernt $2^1/_2$ bis 3 Strich an Steuerbord achteraus. Der Kreuzer ging dort auf parallelen Kurs und kam dem Dampfer von achtern auf, bis sein Bug sich querab von der Brücke des Dampfers auf etwa 270 m Entfernung befand.

Zu diesem Zeitpunkte hatte „Olympic“ wieder höhere Fahrt aufgenommen, „Hawke“ begann achteraus zu sacken. Im gleichen Augenblick schor der Kreuzer hart nach Backbord herüber, scheinbar mit der Absicht, hinter dem Heck von „Olympic“

herumzugehen, und rammte den Dampfer an Steuerbord achtern unter annähernd 90°. (Der vom Gericht als wahrscheinlich angenommene Kollisionspunkt ist in der Karte mit einem Kreuz bezeichnet.) „Olympic“ hat im letzten Moment vergeblich versucht, durch hart Steuerbordruder die Kollision zu vermeiden. — Die Schiffe hatten sich im ganzen 10 Minuten lang gegenseitig in Sicht gehabt, als der Zusammenstoß erfolgte.

Aussagen „Hawke“. Anders die Aussagen des Kreuzers. Danach kam „Hawke“ mit Kurs 77° mw. aus dem Solent heraus, ging bei Egypt Point auf Kurs 106° und steuerte auf diesem Kurse mit geringerer Fahrt als „Olympic“, möglichst dicht unter Land wegen des von Backbord herannahenden Dampfers. Beide Schiffe lagen also auf Kursen, die sich unter 15° kreuzten, nicht auf parallelen Kursen zueinander. „Olympic“ kam so bis auf 90 m Querabstand an den „Hawke“ heran. Um ein wenig abzuhalten, befahl Commander Blunt, der selbst das Kommando hatte, Steuerbord 5° Ruder. Trotzdem begann der Kreuzer, offenbar durch die Wirkung des von „Olympic“ ausgeübten Sogs, hart nach Backbord auszuscheren. Sofort wurde hart Steuerbordruder kommandiert, und, sobald der Zusammenstoß als unvermeidlich erkannt wurde, beide Maschinentelegraphen auf „Äußerste Kraft zurück“ gelegt. Im gleichen Augenblick meldete der Rudergänger: „Ruder klemmt“; scheinbar infolge zu schnellen Legens war das Ruder auf Steuerbord 15° stehen geblieben und ließ sich nach keiner Seite mehr bewegen, obwohl noch ein Offizier und ein Mann zur Hilfe herbeisprangen. Wenige Sekunden später erfolgte der Rammstoß unter 45 bis 55°. — Infolge des Stoßes fiel dem Navigationsoffizier sein dienstliches Notizbuch, in dem die Aufzeichnungen über die letzten Peilungen, Kurse usw. enthalten waren, aus der Hand und über Bord, so daß für die entscheidenden Augenblicke schriftliche, genaue Angaben fehlten.

Begründung der Schadenersatzansprüche. Im ganzen begründete demnach „Olympic“ seine Verteidigung und seine Ersatzansprüche darauf, daß „Hawke“ als aufkommendes Schiff zum Ausweichen verpflichtet gewesen wäre. Der Kreuzer dagegen gab an, daß es sich um den Fall von zwei Schiffen auf konvergierenden Kursen gehandelt habe; es hätte also „Olympic“, der den Kreuzer an Steuerbord-Seite gehabt hätte, aus dem Wege gehen müssen.

Entscheidung des Gerichts. Die Aussagen der Zeugen, auch solcher, die als zweifellos unparteiisch angesehen werden konnten, waren außerordentlich widersprechend und machten die genaue Feststellung, wie die beiden Schiffe in den Minuten vor der Kollision zueinander gestanden hatten, sehr schwierig. Eingehende Berechnungen haben den Gerichtshof jedoch zu der Überzeugung gebracht, daß der Kreuzer im Recht gewesen sei. Das Gericht hat in seiner Entscheidung angenommen, daß beide Schiffe sich auf konvergierenden Kursen einander genähert hätten, daß also in keinem Augenblick „Hawke“ mehr als 2 Strich achterlicher als dwars von „Olympic“ gestanden hat. Ferner hat nach gerichtlicher Ansicht der Kreuzer nicht Backbord Ruder gelegt, um hinter dem Dampfer herumzugehen, da ein solches Manöver völlig sinnlos gewesen wäre und alle Zeugen mit Bestimmtheit ausgesagt haben, daß kein Kommando für Backbordruder gegeben worden ist. „Olympic“ war für Ausweichen verantwortlich; er hat sich unnötigerweise zu weit südlich gehalten und dadurch den „Hawke“, der wegen flachen Wassers nicht weiter nach Steuerbord gehen konnte, in die Enge getrieben. Bis zum letzten Augenblick, so meint das Gericht ferner, hätte der Dampfer durch Abdrehen nach Backbord den Zusammenstoß vermeiden können. „Hawke“ war berechtigt, bis zum letzten Moment mit einem solchen Abdrehen des „Olympic“ zu rechnen, und brauchte daher nicht mit der Fahrt herunterzugehen.

War auf Grund dieser für erwiesen angesehenen Tatsachen auch die Frage der Sogwirkung — an sich der interessanteste Punkt in dieser Angelegenheit — von

untergeordneter Bedeutung für die Entscheidung, so wurde sie doch vom Gericht einer sorgfältigen Prüfung unterzogen. Auf Grund eines amtlichen, an die amerikanische Regierung gerichteten Ersuchens kam der durch seine Modellversuche als Sachverständiger bekannte Naval Constructor Mr. D. W. Taylor nach England, um sein Gutachten abzugeben. Auch die als Autoritäten geltenden Professoren Biles und Welch wurden zu Rate gezogen. Die Literatur über das Wesen des Sogs, u. a. auch Kapitel VIII, § 2 des „Leitfadens für Seemannschaft" von Kontreadmiral Dick, und die als Beweis für seine Wirkung geltenden Einzelfälle wurden studiert, schließlich auch in der Versuchsanstalt zu Teddington (bei London) praktische Experimente an Modellen vorgenommen. Der Gerichtshof ist hierbei zu der Überzeugung gelangt, daß unter den obwaltenden Umständen — flaches Wasser, abnehmende Tiefe an Steuerbord des Kreuzers, hohe Fahrt beider Schiffe, sehr ungleiches Größenverhältnis (7 : 1) — zweifellos der Sog wirksam gewesen ist und letzten Endes die Kollision herbeigeführt hat.

Damit war aber nach Ansicht des Gerichts die Verantwortlichkeit des „Olympic" nicht aufgehoben; der Dampfer blieb vielmehr schuldig. Da er jedoch einen Zwangslotsen an Bord gehabt hat, der die ganze Zeit hindurch das Schiff führte, so konnten weder er noch seine Reederei für den Schaden haftbar gemacht werden. Beide Parteien wurden daher mit ihren Ersatzansprüchen abgewiesen und haben eine jede den Schaden selbst zu tragen. *)

Das Gericht sprach sich im übrigen dahin aus, daß es vielleicht unrichtig sei, in einem solchen Falle der Schiffsführung jede Haftpflicht abzunehmen. Eine Änderung der hierüber geltenden Bestimmungen scheine erwünscht. Solange jedoch das Gesetz in der jetzigen Form bestehe, sei eine andere Entscheidung nicht möglich.

Unwillkürlich hat man beim Lesen der Verhandlungen das Gefühl, als sei bei dem dichten Nebeneinanderherfahren der beiden Schiffe — „Hawke" mußte vielleicht rechtlich nicht, konnte aber gut mit der Fahrt rechtzeitig heruntergehen — ein wenig Sport im Spiele gewesen. Das Gericht hat aber offenbar diese Auffassung von vornherein von sich gewiesen.

Besprechung des Vorfalles in der Presse. »Times« schreibt in einer Schlußbetrachtung über den Vorfall: „Die Lehre, auf die der Gerichtshof vielleicht hindeuten wollte, als er beiden Parteien Ersatzansprüche versagte, ist die, daß in engen und flachen Fahrwassern wie im Solent es für jedes Schiff falsch sei, bis zum äußersten auf seinem Recht zu beharren, das es in offener See wohl beanspruchen kann. Regeln der Seestraßenordnung, die einst brauchbar waren, sind jetzt verbesserungsbedürftig und verlangen eine neue Auslegung auf Grund des gesunden Menschenverstandes infolge der außerordentlichen Zunahme des Schiffsdeplacements. In engen Fahrwassern hat diese Zunahme etwa dieselbe Wirkung wie das Auftreten der Automobile im Stadtverkehr. Sie macht eine gesetzliche Neuordnung der bestehenden Regeln und Vorschriften erforderlich, und bis diese vorgenommen worden ist, verlangt sie zweifellos bei Anwendung des Gesetzbuchstabens Umsicht und Mäßigung, wie sie nach dem allgemeinen Gefühl im vorliegenden Falle von keinem der beiden Schiffe beobachtet worden sind." — Damit ist, vom seemännischen Standpunkte, wohl das Richtige getroffen.

Eine Flut von Einsendungen an die Tagespresse zeigte, welches Interesse man in England dem Vorkommnis entgegenbrachte. Die Mehrzahl von ihnen befaßt sich mit der Frage der Sogwirkung (hierzu siehe auch Aufsatz in voriger Nummer „Über die Wirkung des Sogs"). Fast durchweg wird in den Zuschriften das Vorhandensein einer solchen Wirkung auf Grund theoretischer Erwägungen oder praktischer Er-

*) Die White Star-Linie hat gegen diese Entscheidung Berufung eingelegt.



fahrungen bestätigt. Prof. Biles gibt eine eingehende wissenschaftliche Erklärung der Erscheinung. Danach laufen bei einem Schiff, das sich vorwärts bewegt, die Wasserteilchen von vorn nach achtern vorbei. Je schneller sie vorbeilaufen, desto geringer ist nach hydrodynamischen Gesetzen der Druck, den sie seitlich auf die Bordwand ausüben. Unter gewöhnlichen Verhältnissen bleibt eine durch erhöhte Geschwindigkeit verursachte Druckverringerung, da sie von beiden Seiten gleichmäßig auf die Bordwand ausgeübt wird, ohne Wirkung. Fahren nun aber, wie im Falle „Hawke"—„Olympic", zwei Schiffe parallel nahe beieinander, so wird zwischen ihnen das Wasser mit vermehrter Geschwindigkeit hindurchgedrängt; der Druck der Wasserteilchen auf die beiden einander zugekehrten Bordwände wird nun geringer als der Druck von der Außenseite her. Der vorher vorhandene Druckausgleich schwindet, die Schiffe werden gegeneinander gedrückt. Überlappen sich die beiden Schiffe, wie es im vorliegenden Falle eintrat, so werden durch die gleichen Umstände Bug und Heck aufeinander zugezogen. Da „Hawke" erheblich kleiner war als der Dampfer, so mußte sein Vorschiff entsprechend schneller die Drehtendenz aufnehmen als das Achterschiff der „Olympic".

Von anderer Seite wird darauf hingewiesen, daß „Hawke" an seiner Steuerbordseite ziemlich steil abnehmende Wassertiefen gehabt habe, und daß bekanntlich in solchen Fällen durch den Druck des vorn an der nach Land zugekehrten Seite sich aufstauenden Wassers der Bug eine Ablenkung erfahre, »the ship smells the ground« (das Schiff „setzt ab" oder „sucht tieferes Wasser auf", siehe Dick, Leitfaden S. 163/164). Diese Tatsache habe vielleicht erheblich zu der Kollision beigetragen.

Nach Meinung mehrerer Beurteiler spielt die Schraubenwirkung eine größere Rolle bei dem Vorkommnis als es in den Gerichtsverhandlungen zum Ausdruck gekommen ist. Und zwar in doppelter Hinsicht. Einmal werden große Wassermassen durch den Schraubendruck achteraus geschleudert; im vorliegenden Falle ist dies um so stärker aufgetreten, als das größere Schiff, „Olympic", gerade im Begriff war, Fahrt zu vermehren, die erhöhte Fahrt aber noch nicht ganz aufgenommen hatte. Die von ihr schräg achteraus geworfenen Wassermassen trafen gegen den Backbordpropeller des „Hawke" und bewirkten so die Drehtendenz. Anderseits fließt ein Wasserstrom, der das achteraus geschleuderte Wasser ersetzt, senkrecht zum Schraubenstrom und nach innen zu; dieser Strom wirkte hier auf den Bug von „Hawke" und bestärkte so die schon vorhandene Drehung.

Schließlich ist bei dieser Gelegenheit auch verschiedentlich die Frage der Verantwortlichkeit und Haftpflicht in dem Falle, wo Schiffe einen Zwangslotsen zu nehmen haben, erörtert worden. Admiral E. H. Seymour weist darauf hin, daß es unbillig sein kann, einem Kauffahrteischiff Kosten aufzuerlegen für einen Schaden, der ihm durch die Schuld eines Zwangslotsen entstanden ist, daß es anderseits aber unrichtig scheint, auf Handelsschiffen, die einen Lotsen haben, dem Schiffskommando grundsätzlich jede Verantwortung abzunehmen, anstatt es, wie bei Kriegschiffen, für die sachgemäße Führung mitverantwortlich zu machen. Der Admiral hält eine Neuregelung der gesetzlichen Bestimmungen in dieser Hinsicht für erforderlich.

Ein »ancient mariner« ist mit der Entscheidung des Gerichts wenig einverstanden. Er beschuldigt den Kreuzer der Rücksichtslosigkeit und erinnert an die Verse von Kipling:

»The liner she's a lady, and she never looks nor heeds —
The man of war's her husband and he gives her all she needs.«

E. E. Sch.



Oahu.

Die Ankunft der Panzerkreuzer der Pazifischen Flotte mit dem Flottenchef und Zweiten Admiral an Bord auf den Hawaii-Inseln hat die Frage der Befestigungen und der Marineanlagen auf der Insel Oahu wieder einmal in den Vordergrund des Interesses gerückt.

Bald nach seiner Ankunft vor Honolulu unternahm der Flottenchef, Kontreadmiral Thomas, zusammen mit dem Oberbefehlshaber der auf Oahu garnisonierenden Truppen, Generalmajor Murray, eine Rundfahrt mit der Flotte um die Insel, um etwa schwache Punkte festzustellen, an denen ein Gegner ungehindert eine Landung vornehmen könne. Wenige Tage später machte der Flottenchef und der Generalmajor Murray eine gleichem Zwecke dienende Rundfahrt um die Insel in einem Kraftwagen. Wenngleich das Ergebnis dieser Erkundungsfahrten geheim gehalten wird, so ist doch so viel bekannt geworden, daß man an verschiedenen Stellen der Küste Befestigungen für zweckmäßig hält. So scheint sich vor allem die Notwendigkeit der Befestigung der Waimanalo-Bucht (vgl. Karte „Marine-Rundschau“, 1911, Seite 1163) herausgestellt zu haben, da man befürchtet, ein sich hier verankernder Gegner könne ohne die Gefahr, selbst feindlichem Feuer ausgesetzt zu sein, die Forts östlich Honolulu unter Feuer nehmen.

Was die Marinestation Pearl Harbor betrifft, so rechnet man im Frühjahr 1915 mit ihrer Fertigstellung. Außer der Ausbaggerung des Zugangskanals, für den 14 Mill. ℳ ausgeworfen sind, wird voraussichtlich noch die Ausbaggerung weiterer Liegeplätze zu beiden Seiten des Kanals notwendig werden.

Im übrigen ergeben sich die Termine der Fertigstellung sowie die Kosten für die einzelnen Anlagen aus der nachstehenden Tabelle:

	Anlage	fertig	Kosten
1.	Kraftstation	Sommer 1912	1 000 000 ℳ
2.	Gießerei	=	315 000 =
3.	Schmiede	=	210 000 =
4.	Kesselschmiede und Werkstätten	=	500 000 =
5.	Werkstätten für Holzarbeiter	=	300 000 =
6.	Pumpstation	=	150 000 =
7.	Schwimmkran von 160 t Tragfähigkeit	=	1 400 000 =
8.	Wege, Wasserversorgung, Kanalisation	Ende 1912	1 000 000 =
9.	Verwaltungsgebäude	Frühjahr 1913	210 000 =
10.	Wohnungen für sechs Offiziere	=	300 000 =
11.	Trockendock (Länge 253 m)	=	—
12.	Lagerhaus	Sommer 1913	420 000 =
13.	Vorläufiges Lazarett	=	315 000 =
14.	Baracken für das Seebataillon	=	775 000 =
15.	90 m lange Mole an der Ostseite des Trockendocks	noch nicht bekannt	420 000 =
16.	Endgültiges Lazarett	=	1 250 000 =
17.	Kohlenstation	=	1 250 000 =

In den Etat für 1912/13 sind für die Marinestation Pearl Harbor 4,5 Mill. ℳ eingestellt, im Gegensatz zu 9,5 Mill. ℳ, die für das Etatsjahr 1911/12 bewilligt waren.

v. Selchow.

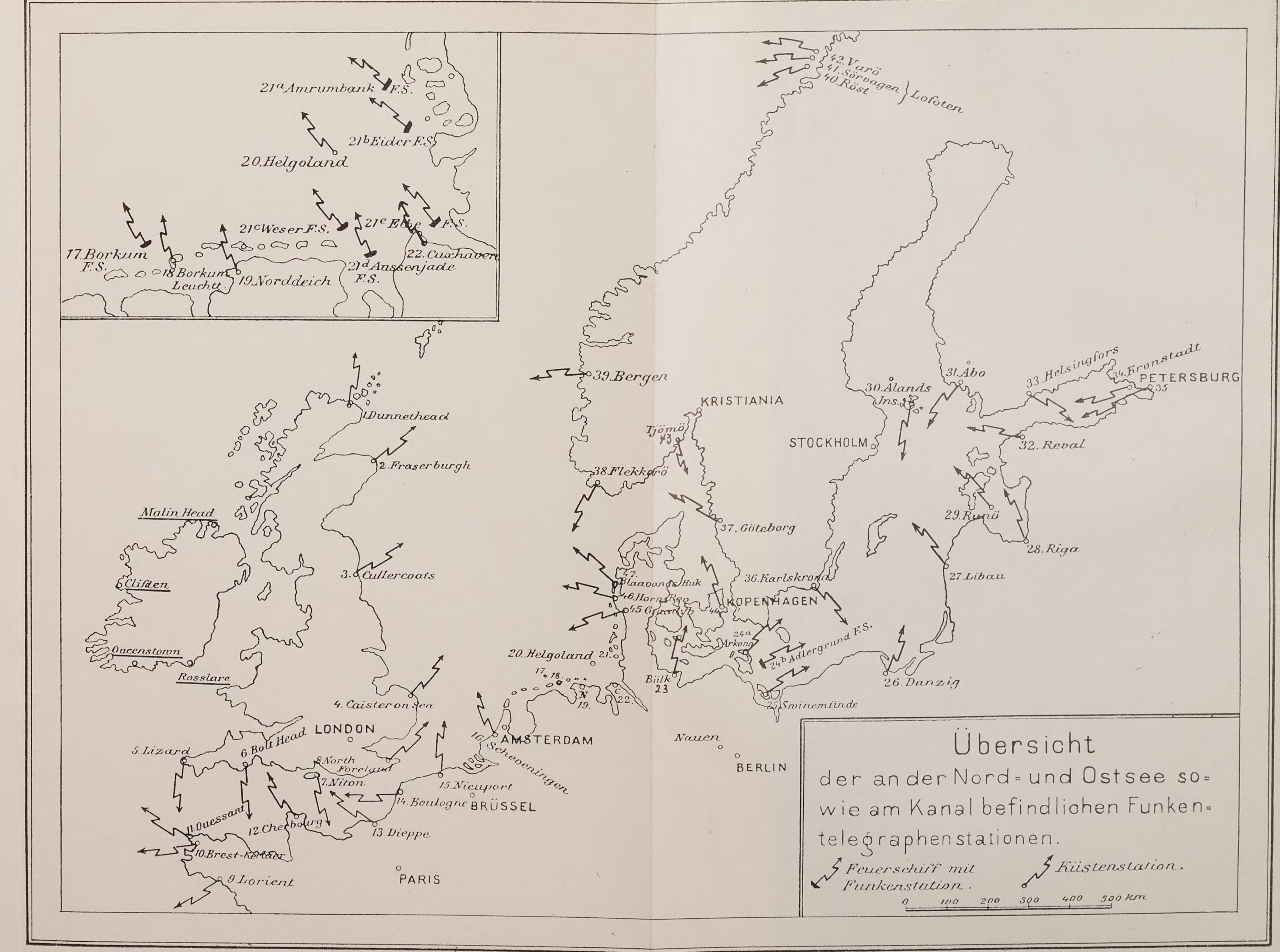


Die Funkentelegraphie in den heimischen Gewässern und im Kanal.

In der nachfolgenden Übersicht ist eine Zusammenstellung gegeben von den Verhältnissen der in der Nord- und Ostsee sowie im Kanal befindlichen Küstenstationen, die für den öffentlichen Verkehr mit Bordstationen in diesen Gewässern und in Fällen der Seenot in Frage kommen. Die Übersichtskarte gibt uns ein Bild von der geographischen Lage dieser Stationen.

Verzeichnis der für den öffentlichen Verkehr mit Schiffen in der Nord- und Ostsee und im Kanal in Betracht kommenden Küstenstationen.

Lfd. Nr.	Name	Rufzeichen	Normale Reichweite km	System	Wellenlänge m	Art des Verkehrs
	England.					
1	Dunnethead	Dunnethead	---	—	verschieden	Nur in Fällen der Seenot.
2	Fraserburgh	MFH	— 400	Marconi de Forest	"	Desgl.
3	Cullercoats	LNS	550	Poulsen	600	Allgemeiner öffentlicher Verkehr.
4	Caister on Sea	GCS	120	Marconi	300	Desgl.
5	Lizard (The)	GLD	120	"	300	"
6	Bolt Head	GBA	160	"	600	"
7	Niton	GNJ	120	"	300	"
8	North Foreland	GNF	120	"	300	"
	Frankreich.					
9	Lorient	TLF	700 tags 2000 nachts	Franz. Marine	600	Allgemeiner öffentlicher Verkehr.
10	Brest-Kerlaer	TQF	"	"	600	Desgl.
11	Ouessant	UDS	700	Franz. Staat	600	"
12	Cherbourg	TCF	700 tags 2000 nachts	Franz. Marine	600	"
13	Dieppe	DP	100	Rochefort	400	Eisenbahnstation für Schiffsbetrieb Dieppe—Newhaven.
14	Boulogne sur Mer	UBL	300	Franz. Staat u. Bellini-Tosi	300	Allgemeiner öffentlicher Verkehr.
	Belgien.					
15	Nieuport	NPT	100	Marconi	120, 300	Allgemeiner öffentlicher Verkehr.
	Niederlande.					
16	Scheveningen	SCH	800 und über 800	Gemischt	600, 1650	Allgemeiner öffentlicher Verkehr (auch auf weite Entfernung).
	Deutschland.					
17	Borkum Riff-Feuerschiff . . .	FBR	100	Telefunken	300	Öffentlicher beschränkter Verkehr.
18	" Neuer Leuchtturm . .	KBM	175	"	300	Allgemeiner öffentlicher Verkehr.


21a Amrumbank F.S.
21b Eider F.S.
20. Helgoland
17. Borkum F.S.
18. Borkum Leuchtt.
19. Norddeich
21c Weser F.S.
21e Elbe F.S.
21d Aussenjade F.S.
22. Cuxhaven
42. Varö
41. Sörvagen
40. Röst
Lofoten
39. Bergen
KRISTIANIA
STOCKHOLM
30. Ålands Ins.
31. Åbo
33. Helsingfors
34. Kronstadt
PETERSBURG
35
32. Reval
Tjömö 43
38. Flekkerö
37. Göteborg
29. Runö
28. Riga
27. Libau
36. Karlskrona
47. Blaavands Huk
46. Horns Rev
45 Graadyb
KOPENHAGEN
44
24a Arkona
24b Adlergrund F.S.
23 Bülk
26. Danzig
25. Swinemünde
20. Helgoland
1. Dunnethead
2. Fraserburgh
3. Cullercoats
4. Caister on Sea
Malin Head
Clifden
Queenstown
Rosslare
5. Lizard
6. Bolt Head
LONDON
8. North Foreland
7. Niton
11. Ouessant
12. Cherbourg
10. Brest-Kerlaer
9. Lorient
13. Dieppe
14. Boulogne
15. Nieuport
16. Scheveningen
AMSTERDAM
BRÜSSEL
PARIS
Nauen
BERLIN
Übersicht
der an der Nord- und Ostsee sowie am Kanal befindlichen Funkentelegraphenstationen.
Feuerschiff mit Funkenstation.
Küstenstation.
0 100 200 300 400 500 km

19	Norddeich	KND	500—600	Telefunken	600	Allgemeiner öffentlicher Verkehr.
20	Helgoland	KHG	200	„	300	Beschränkter öffentlicher Verkehr.
21a	Amrumbank-Feuerschiff	FAF	50	de Forest	300, 600	Desgl.
21b	Eider-Feuerschiff	FJF	120	Telefunken	300, 600	„
21c	Weser-Feuerschiff	FWF	65	„	300	„
21d	Außenjade-Feuerschiff	FAU	100	„	300	„
21e	Elbe-Feuerschiff	FEF	65	„	300	„
22	Cuxhaven	KCX	200	„	300	Allgemeiner öffentlicher Verkehr.
23	Bülk	KBK	200	„	300	Desgl.
24a	Arkona (Rügen)	KAC	200	„	600	„
24b	Adlergrund-Feuerschiff	FAG	100	„	300	Beschränkter öffentlicher Verkehr.
25	Swinemünde	KSW	600 tags 1200 nachts	„	600	Allgemeiner öffentlicher Verkehr.
26	Danzig	KDG	„	„	600	Desgl.
				Rußland.		
27	Libau	BLW	(90)	Telefunken	360	Nur in Fällen der Seenot.
28	Riga	Nähere Angaben fehlen.		„	300, 600	Allgemeiner öffentlicher Verkehr.
29	Runö			„	300, 600	Desgl.
30	Ålands-Inseln (Presté)	BPS	(90)	Marconi	360	Nur in Fällen der Seenot.
31	Åbo	BAO	(90)	„	360	Desgl.
32	Reval	BRW	(90)	„	360	„
33	Helsingfors	BGF	(90)	Telefunken	360	„
34	Kronstadt	PPZ	(90)	„	360	„
35	St. Petersburg	PTB	—	—	1200	„
				Schweden.		
36	Karlskrona	GSK	300	—	600	Allgemeiner öffentlicher Verkehr.
37	Göteborg	GSG	—	Telefunken	600, 1650	Desgl.
				Norwegen.		
38	Flekkerö	FLK	400 tags 100 nachts	Telefunken	600	Allgemeiner öffentlicher Verkehr.
39	Bergen	(Im Bau)	—	„	—	Desgl.
40	Röst, Lofoten	RST	60	„	600	„
41	Sörvaagen, Lofoten	SOE	60	„	600	„
42	Varö, Lofoten	VAR	80	„	600	„
43	Tjömö	TNO	400 tags 100 nachts	„	600	„
				Dänemark.		
44	Kopenhagen	GRA	400	Telefunken	300, 600	Allgemeiner öffentlicher Verkehr.
45	Graadyb (Leuchtturm)	GD	60	„	200	Nur in Fällen der Seenot.
46	Horns Rev (Leuchtturm)	HR	60	„	200	Desgl.
47	Blaavands Huk (Leuchtturm)	BH	60	„	200	„

Sport der Marineschule in Flensburg-Mürwik.

Um die sportlichen Beziehungen, die sich im Laufe des vergangenen Jahres zwischen dem Kieler Offizier-Fecht- und Sportverein und den Fähnrichen der Marineschule angebahnt hatten, weiter zu pflegen, hat der Offizier-Fecht- und Sportverein sich erboten, jährlich einen Herausforderungspreis für Hockey-Wettspiele auszusetzen, um welchen Mitglieder des oben genannten Vereins und Fähnriche der Marineschule in jedem Jahre in mindestens drei Wettspielen kämpfen sollen. In den endgültigen Besitz des Preises kommt die Seite, die in dem Jahre die meisten Siege erringt.

Nachdem bereits im vergangenen Jahre je ein Wettspiel in Mürwik und Kiel stattgefunden hatte, fand das dritte und letzte Wettspiel am Sonntag, den 18. Februar, auf der Spielkoppel bei der Marineschule statt. Die Fähnriche hatten, da sie die Spiele mit 14 : 0, 4 : 2 und 5 : 0 gewannen, damit den diesjährigen Preis endgültig errungen. Dieser, ein hübsches Silberstück, wurde nach dem Spiel bei einem gemeinsamen Essen von Kapitänleutnant Spindler überreicht.

Schwind.

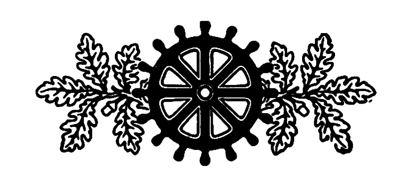


Benachrichtigung.

10. Veteranenreise nach Frankreich zum Besuche der Schlachtfelder vom Feldzug 1870/71.

Die 10. Veteranenreise nach Paris—Orléans—Sedan—Metz zum Besuche der Schlachtfelder vom Feldzuge 1870/71 findet vom 10. bis 23. Mai d. Js. statt. Kameraden und Kampfgenossen sind zur Teilnahme herzlichst eingeladen. Außer einem sechstägigen Aufenthalt in Paris und Umgebung ist der Besuch folgender Schlachtfelder und Städte vorgesehen: Artenay, Pouprÿ, Lumeau, Loigny, Château-Gourÿ, Beauvilliers, Beaugency, Cravant, Beaumont, Villechaumont, Ormes, Coulmiers, Blois, Tours, Le Mans, Balan, Bazeilles, Daigny, Illy, Floing, Donchery, Bellevue, Mars la Tour, Vionville, Flavigny, Rezonville, Gravelotte, St. Hubert, Point du Jour, Verneville, St. Privat la Montagne, Amanweiler. Auch der jüngeren Generation ist es gestattet, an der Reise teilzunehmen.

Alles Nähere über die Reise ist gegen Einsendung einer Zehnpfennigmarke zu erfahren durch die Zentralstelle für Veteranenreisen nach Frankreich, München, Dachauerstraße 11.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Durch Zentral-Sumatra. I. Band. Von Alfred Maaß. Mit 223 Abbildungen, 3 Photogravüren, XXII Tafeln, einer faksimilierten Bilderhandschrift und einer Karte. — Wilhelm Süsserott, Verlagsbuchhandlung. Berlin 1910. (851 Seiten.)

Der Verfasser hat bereits 1897 Sumatra in seinem südlichen Teile, von Bengkoelen nach Palembang, durchquert und über die Ergebnisse dieser ersten Reise in einem Buche „Quer durch Sumatra" (Berlin 1904, W. Süsserott) in höchst anregender und belehrender Weise berichtet. In Verbindung mit dieser Reise hat Herr A. Maaß eine mehrmonatige Forschungsexpedition nach den der Westküste Sumatras vorgelagerten Mentawai-Inseln ausgeführt, von der er eine wertvolle ethnographische Ausbeute heimgebracht und dem Königlichen Museum für Völkerkunde in Berlin übermittelt hat. Die interessanten ethnographischen, anthropologischen und zoologischen Ergebnisse dieser Studienreise machte er in einem 1902 erschienenen Buch „Bei liebenswürdigen Wilden" (Verlag von W. Süsserott), der ersten größeren Arbeit, die über die Mentawai-Inseln veröffentlicht ist, sowie in einem Aufsatz „Die primitive Kunst der Mentawai-Insulaner" in der Zeitschrift für Ethnologie 1906 dankenswerter Weise weiteren Kreisen zugänglich. — Gestützt auf die bei diesen Reisen gesammelten Erfahrungen und auf den Rat namhafter Gelehrter und Kenner der indonesischen Verhältnisse, sowie aufs sorgfältigste vorbereitet durch ein langjähriges eingehendes Studium der einschlägigen Literatur, hat Herr Maaß im Jahre 1907 eine sechsmonatige Expedition zur wissenschaftlichen Erforschung Zentral-Sumatras ausgeführt, das er von Padang im Westen nach Siak im Osten (mit den Nebenexpeditionen etwa 1500 km) durchquerte. In äußerst intensiver Arbeit ist es Herrn Maaß und seinem Begleiter, Herr Dr. med. Kleiweg de Zwaan aus Amsterdam, gelungen, wertvolles und umfassendes ethnographisches, anthropologisches, medizinisches und zoologisches Material zu sammeln und zu verarbeiten.

Der vorliegende I. Band des Werkes „Durch Zentral-Sumatra", in dem Herr Maaß die Ergebnisse der Forschungsreise bearbeitet hat, enthält in seinem I. Teil den Reisebericht (Erlebnisse, Funde, geschichtliche Rückblicke), im II. Teil die Ethnographie der Kuantan- und Kamparländer. Der Verfasser, der seine Studien über Sumatra mit außerordentlicher Hingabe und wissenschaftlichem Ernst betreibt, ist ein ebenso scharfer Beobachter, wie er es vorzüglich versteht, seine Beobachtungen in anregender und fesselnder Form dem Fachmann wie dem Laien zugänglich zu machen. Er hat in dem Werk das Ziel seiner Bestrebungen, die Kenntnis der Ethnographie, Anthropologie und Heilkunde in dem von ihm bereisten Gebiete Sumatras für die wissenschaftliche Forschung zu fördern und zu weiteren Spezialstudien Anregung zu geben, vortrefflich zu erreichen verstanden. Die reiche Ausstattung des Bandes mit Abbildungen und sehr ansprechenden farbigen Tafeln wird besonders dazu beitragen, dem Leser die geschilderten Verhältnisse näher zu bringen. Ein umfangreicher Index erhöht den Wert des Buches wesentlich, da er vor allem die interessanten sprachlichen Ergebnisse der Studienreise in übersichtlicher Form zur Anschauung bringt. — Die Wissenschaft ebenso wie der Laie, der Interesse für das Wesen und das Leben fremder Völker hat, ist dem Verfasser für seine aufopfernde, ergebnisreiche Arbeit zu Dank verpflichtet, um so mehr als er die gewiß sehr erheb-

lichen Kosten seiner Forschungsreisen in uneigennützigster Weise aus eigenen Mitteln bestreitet und sich durch die Herausgabe seines umfangreichen und vornehm ausgestatteten Werkes weitere Opfer im Interesse der Wissenschaft auferlegt. Rdr.

Reichs-Marine-Amt: **Verzeichnis der Leuchtfeuer, Nebel- und Zeitsignale aller Meere.** — Berlin 1912. Gedruckt und in Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung.

Heft 1: Ostsee. Belte, Sund, Kattegat und Skagerrak.
Geheftet 1,— *M*, gebunden 1,60 *M*.
Heft 2: Nordsee, Nördliches Eismeer.
Geheftet 1,— *M*, gebunden 1,60 *M*.
Heft 3: Englischer Kanal, Westküste von England und Schottland, Irland.
Geheftet 0,75 *M*, gebunden 1,35 *M*.
Heft 4: Mittelmeer, Schwarzes und Asowsches Meer.
Geheftet 1,20 *M*, gebunden 1,80 *M*.
Heft 5: Nördlicher Atlantischer Ozean.
Geheftet 1,40 *M*, gebunden 2,— *M*.
Heft 6: Westindien und südlicher Atlantischer Ozean.
Geheftet 0,80 *M*, gebunden 1,40 *M*.
Heft 7: Indischer Ozean und Ostindischer Archipel.
Geheftet 0,80 *M*, gebunden 1,40 *M*.
Heft 8: Nördlicher und südlicher Stiller Ozean.
Geheftet 0,80 *M*, gebunden 1,40 *M*.

Das „Leuchtfeuer-Verzeichnis" erschien mit gewohnter Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit für den 1. Dezember 1911 abgeschlossen. Der jedem Hefte beiliegende Nachtrag enthält die Veränderungen bis 31. Dezember. Durch Zerschneiden und Einkleben desselben kann jedes Heft bis Jahresschluß 1911 berichtigt werden. Im Laufe des Jahres 1912 eintretende Veränderungen müssen in den „Nachrichten für Seefahrer" verfolgt und in den Heften seitens der Besitzer eingetragen werden. Der jedem Heft aufgedruckte Hinweis „Nur gültig für 1912" sollte jeden für die sichere Navigierung des Schiffes verantwortlichen Kapitän oder Reeder zur jährlichen Neubeschaffung veranlassen. M.

Reichs-Marine-Amt: **Nordsee-Handbuch, Östlicher Teil: Von Hanstholm bis Terschelling.** 7. Auflage. Abgeschlossen mit „Nachrichten für Seefahrer" einschließlich Ausgabe 21 vom 20. Mai 1911. Mit 34 in den Text gedruckten Vertonungen. — 8°, XVII und 546 Seiten. — Berlin 1911. In Vertrieb bei Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). — Gebunden 4 *M*.

Ist die 7. Auflage des Segelhandbuches für die Nordsee, I. Teil, 3. Heft, 1906.

Reichs-Marine-Amt: **Ostsee-Handbuch, Südlicher Teil.** 5. Auflage. Abgeschlossen mit „Nachrichten für Seefahrer" einschließlich Ausgabe 25 vom 17. Juni 1911. Mit 100 in den Text gedruckten Abbildungen. — 8°, XX und 580 Seiten. — Berlin 1911. In Vertrieb bei Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). — Gebunden 3,50 *M*.

Ist die vollständig neu bearbeitete 5. Auflage des Segelhandbuches für die Ostsee, III. Abteilung.

Beide Bücher beruhen auf den neuesten Seekarten und sonstigen in- und ausländischen Veröffentlichungen. Ihr Inhalt ist für die deutschen Küsten von den Küstenbezirksämtern, Lotsen-, Wasserbau- und Zollbehörden nachgeprüft worden. Die Angaben sind meist so geordnet, wie sie ein von See kommendes Schiff braucht.

Berichtigungen oder Ergänzungen werden vom Nautischen Departement des Reichs-Marine-Amts, Berlin W. 10, Matthäikirchstraße 9, mit Dank angenommen. Von den Küstenbezirksämtern, Hauptagenturen und Agenturen der Seewarte und im Auslande von den deutschen Konsulaten werden Postkarten zu ihrer portofreien Beförderung ausgegeben. M.

Veröffentlichungen des Hydrographischen Amtes der K. und K. Kriegsmarine in Pola. — Pola 1911. Kommissionsverlag von Gerold & Co. in Wien.

Nr. 30, Gruppe V: Ergebnisse aus den erdmagnetischen Beobachtungen in Pola (1847 bis 1909) von K. und K. Fregattenkapitän Wilhelm v. Keßlitz.

Nr. 31: Jahrbuch der meteorologischen, erdmagnetischen und seismischen Beobachtungen. Neue Folge, XV. Band (XXXIX. Jahrgang der ganzen Reihe): Beobachtungen des Jahres 1910.

Die vorgenannten Veröffentlichungen bieten die Ergebnisse der wissenschaftlichen Beobachtungen der Abteilung „Geophysik" des Hydrographischen Amts. M.

Braun, Gustav: **Entwicklungsgeschichtliche Studien an europäischen Flachlandsküsten und ihren Dünen.** — Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des Geographischen Instituts an der Universität Berlin, Heft 15. VIII und 174 Seiten. Mit Abbildungen und 9 Tafeln. — Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung.

Der in der Geographie jetzt immer mehr Fuß fassende Grundsatz, alle Formen der Erdoberfläche als Glieder von Entwicklungsreihen aufzufassen und zu erklären, wird in dieser Schrift auf die europäischen Flachlandsküsten angewandt. Von den Urformen der gesenkten Küste (gebuchtet) und der gehobenen Küste (glatt) ausgehend werden die Zwischenformen und die Endstadien von Flachlandsküsten aufgesucht, beschrieben und durch in der Natur wirklich vorkommende Beispiele belegt. Manche Teile erscheinen dem Referenten nicht genügend durchgearbeitet, so daß sie für den Nichtfachmann unklar bleiben. K.

v. Keßlitz, Wilhelm, Fregattenkapitän: **Das Gezeitenphänomen im Hafen von Pola.** — Krmpotić. Pola 1910. 84 Seiten.

Über die komplizierten Gezeitenerscheinungen des Adriatischen Meeres liegen erst sehr wenig Untersuchungen vor. Die einfache Auffassung v. Sternecks, daß es sich um zwei stehende Schwingungen mit je einer Knotenlinie handele, genügt nach Angabe des Verfassers nicht, um alle beobachteten Erscheinungen zu erklären. Deshalb hat er zur weiteren Aufklärung zunächst die harmonischen Konstanten für den Hafen von Pola berechnet. Vorausgeschickt ist eine Darstellung der harmonischen Analyse überhaupt. K.

Darwin, Sir George Howard: **Ebbe und Flut sowie verwandte Erscheinungen im Sonnensystem.** Autorisierte deutsche Ausgabe nach der dritten englischen Auflage von Agnes Pockels. Mit einem Einführungswort von Professor Dr. G. v. Neumayer. — 2. Auflage. XXIV und 420 Seiten. 52 Illustrationen im Text. — B. G. Teubner, Leipzig und Berlin. 1911. — Preis 8 M.

Der Wunsch einer möglichst weiten Verbreitung, den Exzellenz v. Neumayer der ersten, im Jahre 1902 erschienenen Auflage dieses Werkes mit auf den Weg gab, hat sich erfüllt, da sich die Herausgabe einer neuen Auflage als nötig erwiesen hat. Die Fortschritte, die die Theorie der Gezeiten sowohl wie die verwandten Wissenszweige in der Zwischenzeit gemacht haben, sind von dem Verfasser dadurch berück-

sichtigt, daß er den verschiedenen Kapiteln Nachträge anfügte und nur die Schlußkapitel des Buches vollständig neu bearbeitete. Da wir im Deutschen ein ähnliches Werk nicht besitzen, so kann jedem, der dem Gezeitenphänomen in seiner weitesten Bedeutung Interesse entgegenbringt — und dazu gehört wohl infolge seines Berufes ein jeder Seemann —, dieses Werk nur angelegentlichst empfohlen werden. Es führt in einer im guten Sinn populären Darstellung leicht und geschickt in die zuweilen etwas schwierigen Probleme der Gezeitenforschung ein.

Es ist nicht ersichtlich, warum die Übersetzerin das englische Wort »bore« statt des recht bezeichnenden deutschen Fachausdrucks „Flutbrandung" beibehalten hat. K.

Handbibliothek des Offiziers. Achter Band: Die deutsche Land- und Seemacht und die Berufspflichten des Offiziers. Ein Handbuch für Offiziere, Reserveoffiziere und Kriegsschüler von v. Rabenau. Dritte, neubearbeitete und vermehrte Auflage. — Berlin 1912. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 6,50 *M*, gebunden 7,75 *M*.

Das bereits im Jahrgang 1906, S. 646, kurz erwähnte Buch hat inzwischen seine dritte Auflage erreicht. Wie bereits damals hervorgehoben, ist es nicht nur für den im Titel benannten Leserkreis als Auskunftsbuch geeignet, sondern wird ganz besonders auch den Außenstehenden zu empfehlen sein, die sich außer über die Einrichtungen unserer Landesverteidigung auch über das Wesen und die Weltanschauung des Offizierkorps unterrichten und sich auf diese Weise von falschen Vorstellungen und Vorurteilen befreien wollen. Dem Buche ist die weiteste Verbreitung zu wünschen.

Deutschland und Großbritannien. Eine Studie über nationale Eigentümlichkeiten von Viscount Haldane, übersetzt von Dr. Rudolf Eisler. — Berlin 1911. Verlag der „Friedenswarte".

Aus der in Oxford gehaltenen Festrede Lord Haldanes geht das eine hervor, daß er sich in eingehendster Weise mit deutscher Geschichte und Literatur beschäftigt und vieles daraus gelernt hat. Insbesondere interessiert seine Stellungnahme gegenüber Heine, und zu denken gibt der Satz, daß, wenn man ihm nachgefolgt wäre, uns „die Nietzsche Periode" hätte erspart bleiben müssen. Von diesem Standpunkte aus weist Lord Haldane auf die vergängliche Natur nationaler Verhältnisse hin und ermahnt seine Landsleute, die Dinge so anzusehen, wie andere sie ansehen und den Nachbar würdigen zu lernen. Es ist sehr lohnend, dem Schriftchen eine Stunde nachdenklicher Muße zu widmen.

Vom heutigen Kriege. Von v. Bernhardi, General der Kavallerie z. D. 1. Band: Grundlagen und Elemente des modernen Krieges. — Berlin 1912. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 8,50 *M*.

Der Verfasser hat sich ein großes Ziel gesteckt: er will einen Überblick über das gesamte Gebiet der modernen Kriegführung geben, die einzelnen Zweige der Kriegswissenschaft zusammenfassen und in ihren Wechselbeziehungen darstellen. Dabei läßt er sich von dem praktischen Gesichtspunkte leiten, vor allem die Grundsätze und Lehren zu entwickeln, die sich auf dem Gebiete der Kriegskunst aus den Erscheinungen der Neuzeit ergeben. Schon Clausewitz hat in seinem epochemachenden Werke „Vom Kriege" die ganze Lehre vom Kriege vom kriegsphilosophischen und allgemein wissenschaftlichen Standpunkte darstellen wollen, aber sein Werk ist nicht vollendet worden und seit Einführung der Hinterladewaffen, der Volksheere und seit der Benutzung der Eisenbahnen auch vielfach veraltet. Gegenüber der Fülle neuer Erscheinungen und Anforderungen will General v. Bernhardi den einheitlichen Gesichtspunkt scharf herausarbeiten, auf allen Gebieten die notwendigen Folgerungen aus den

modernen Kriegserfahrungen und Errungenschaften ziehen, veraltete Anschauungen beseitigen, anderseits die übertriebene Bedeutung, die einzelnen neuen, besonders ins Auge springenden Erscheinungen beigemessen wird, auf das richtige Maß zurückführen. Er will Rechenschaft geben von dem augenblicklichen Stande der Dinge, von den Mitteln der Kriegführung, von den Anforderungen, die an sie herantreten, um zu erkennen, worauf es im Kriege praktisch ankommt. Der 1. Band behandelt die Grundlagen der Theorie („das Geheimnis des modernen Krieges, die Gesetzmäßigkeit im Kriege, Kriegserfahrung und Spekulation") sowie die Elemente des modernen Krieges (Massenheere, Bewaffnung, Technik, Marsch und Verpflegung, Methodik der Armeebewegungen, Führung, Landesbefestigung, Seekrieg). Der 2. Band soll dann den modernen Kampf behandeln.

Die reichen Erfahrungen eines langen Dienstlebens und die Ergebnisse langjähriger Studien sind in dem hervorragenden Werke zusammengefaßt, das als eines der bedeutendsten der neueren militärischen Literatur bezeichnet werden muß. Schon die bisherigen Veröffentlichungen des Generals v. Bernhardi über die Infanterie und Kavallerie sind reich an eigenen Gedanken, selbständiger Auffassung und überzeugender Beweisführung. Alle diese Vorzüge des hochbegabten Verfassers treten in dem vorliegenden Werk in glänzender Weise hervor.

Konzentrierte Rüstungspolitik. Von Salvator R. — Wien 1911. Verlag von Danzers „Armee-Zeitung".

Der Untertitel der vorgenannten Broschüre lautet: „Zum Rücktritt des Chefs des Generalstabes Franz Freiherrn Conrad v. Hötzendorf." Die Schrift behandelt gewissermaßen theoretisch das in dem Pamphlet des Obersten Boucher auf einen bestimmten Fall zugeschnittene Thema. Der Verfasser legt dar, wie der bekannte Satz: »si vis pacem para bellum« in der Gegenwart zumeist mißverstanden werde, denn es handele sich nicht darum, durch immer gesteigerte Rüstungen den Krieg hintanzuhalten, sondern darum, im richtigen Zeitpunkt wirklich zu den Waffen zu greifen, weil nur dadurch unerträglich gewordene Zustände und Verhältnisse in einer ferneres friedliches Zusammenleben gewährleistenden Weise neugestaltet werden können. Auch diese Schrift verdient ernste Beachtung.

Das Japanbuch. Eine Auswahl aus Lafcadio Hearns Werken. — Verlag der Literarischen Anstalt von Ruetten und Loening, Frankfurt a. M. — Preis 2,80 *M*, gebunden 5 *M*.

Wie der Titel besagt, bringt das Buch eine — übrigens recht gute — Auswahl aus den von uns mehrfach besprochenen Werken Lafcadio Hearns — siehe zuletzt „Marine-Rundschau" 1908, Seite 630. Indem wir noch einmal darauf hinweisen, daß von einem Dichter schließlich niemand wissenschaftliche Völkerkunde verlangen wird, empfehlen wir dieses Buch jedenfalls für die Schiffsbibliotheken, glauben aber, daß es auch in den Mannschaftsbüchereien Anklang finden würde.

Taschenbuch der Kriegsflotten. XIII. Jahrgang, 1912. Mit teilweiser Benutzung amtlicher Quellen. Herausgegeben von Kapitänleutnant a. D. B. Weyer. Mit 925 Schiffsbildern, Skizzen usw. — München, J. F. Lehmanns Verlag. — Preis elegant gebunden 5 *M*.

Das Weyersche Jahrbuch, das bei seinem ersten Erscheinen nur 210, im Jahrgang 1911 541 Seiten umfaßte, hat in seiner Ausgabe für 1912 wiederum um 35 Seiten zugenommen. Der Zuwachs ergibt sich in der Hauptsache durch einen umfangreichen Aufsatz über „Deutschlands Seeinteressen, der den Assistenten beim Kieler „Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft", Herrn Dr. Kurt Marcard, zum

Verfasser hat. Wenn auch die Käufer des neuen Weyerschen Jahrbuchs es gewiß angenehm empfinden, nunmehr auch die hierher gehörigen Angaben und Zahlen zur Hand zu haben, so ergibt sich doch allmählich der Zweifel, ob nicht damit der Rahmen dieses Taschenbuches zu weit gezogen und ob nicht darunter die eigentliche Bestimmung des Buches — das Taschenbuch wörtlich genommen — beeinträchtigt wird. Schon jetzt gibt es mindestens für die deutsche Flotte verschiedene Nachahmungen des Weyer, die den Besuchern der Kriegshäfen genügen dürften, aber auch für das weitere Publikum ist es uns zweifelhaft, ob dieses in seiner großen Mehrheit für die statistischen Ziffern Interesse und ausreichendes Verständnis hat. Für eine solche Berichterstattung liegt außerdem angesichts des alljährlichen Erscheinens des „Nauticus", der als größeres Werk diese Daten viel eingehender und vollständiger geben kann, kein rechtes Bedürfnis vor.

Ku Hung Ming: **Chinas Verteidigung gegen europäische Ideen.** Kritische Aufsätze. Herausgegeben mit einem Vorwort von Alfons Paquet. — Jena 1911 bei Eugen Diederichs. — Preis 3 *M*, gebunden 4 *M*.

Wie der Titel erkennen läßt, ist der Verfasser der „kritischen Aufsätze" kein Freund der europäischen Kultur und an verschiedenen Stellen seines Buches charakterisiert er diese als ein schreckliches Ungetüm, mit dem zugleich Gemeinheit und Häßlichkeit ihren Weg nach China gefunden hätten. Demgemäß hat er auch nichts übrig für Männer wie Li Hung Tschang oder Yuan Shi Kai, die in bezug auf den Wert der europäischen Errungenschaften für das Wohlergehen der chinesischen Bevölkerung auf einem anderen Standpunkt standen, und namentlich an dem letzteren, den er als einen rohen Parvenu kennzeichnet, läßt er nicht allzu viel Gutes. Ist sonach Ku Hung Ming ein ausgesprochener Parteimann, so wird man doch, wenn man sein Buch aufmerksam und vorurteilsfrei liest, anerkennen müssen, daß er es mit seinen Landsleuten durchaus ehrlich meint, und daß er von der Sache, für die er eintritt, voll durchdrungen ist. Insofern ist dieses Buch ungemein wertvoll für die Klärung des eigenen Urteils über chinesische Zustände und Verhältnisse, und es ist dringend erwünscht, von dieser Gelegenheit, die Dinge auch vom chinesischen Standpunkt zu betrachten, ausgiebigen Gebrauch zu machen. Europa steht seit einem Jahrhundert unter der »extension sondaine du machinisme« — vgl. Pêne-Siefert, »Jaunes et blancs en Chine« —, seit 50 Jahren lassen wir die fremden Rassen an diesen „Segnungen" teilnehmen. Auch dieser von Ku Hung Ming deutlich erkannte Gesichtspunkt verdient Beachtung, und auch zum Nachdenken hierüber wird seine Schrift ausgiebigen Anlaß bieten.

Der Chinese in der Öffentlichkeit und der Familie, wie er sich selbst sieht und schildert. In 82 Zeichnungen nach chinesischen Originalen. Erläutert von M. v. Brandt. — Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin. — Preis vornehm gebunden 6 *M*.

Das scheinbar versteinerte Reich der Mitte gibt dem Europäertum zum dritten Male im Verlauf von weniger als zwei Jahrzehnten schwer zu lösende Rätsel auf. Wie wenig China von den Segnungen europäischer Kultur durchdrungen ist, wie wenig der Chinaman den Männern wohlgesinnt ist, die ihn auf den Weg dieser Errungenschaften hinweisen wollen, lehrte uns jüngst das Buch von Ku Hung Ming über den Kampf gegen das Eindringen europäischer Ideen. Ist es sonach eine wichtige Pflicht aller derer, die an öffentlichen Dingen Anteil nehmen, sich mit der chinesischen Frage zu beschäftigen, so wird man es als einen sehr glücklichen Gedanken bezeichnen dürfen, daß das oben benannte Bilderwerk gerade jetzt der Öffentlichkeit übergeben wurde. Oberflächliche Kenner lächeln wohl über ostasiatische Kunst,

wer aber über die Befremdlichkeit der Darstellungsweise hinwegsieht und diese Bilder aufmerksam betrachtet, wird nicht nur bewundernd die scharfe Beobachtung und die treffliche Charakteristik anerkennen, sondern zugleich erfreut und erstaunt sein, zu sehen, welcher Einblick in die Anschauungsweise und das geistige Leben der chinesischen Kulturwelt uns hierdurch zuteil wird. Die Bilder umfassen Gegenstände des privaten und des öffentlichen Lebens in reicher Fülle, Hochzeit und Trauer, Volks- und Straßenleben, Krieg und Sieg; zu jedem Bild ist ein eingehender Text — teilweise wohl eine Übersetzung der bei den Bildern befindlichen chinesischen Schriftzeichen — hinzugefügt. Das Werk muß als ungemein wohlfeil, seine Anschaffung als gute Kapitalanlage bezeichnet werden.

Dr. Bastian Schmids **„Naturwissenschaftliche Schülerbibliothek“.** Band 11: **Vom Einbaum zum Linienschiff.** Streifzüge auf dem Gebiete der Schiffahrt und des Seewesens. Von Ingenieur Karl Radunz in Kiel. Für mittlere und reife Schüler. Mit 90 Abbildungen. — Gebunden 3 *M*.

Karl Radunz, der unseren Lesern aus anderen ähnlichen Veröffentlichungen kein Fremder ist, behandelt das in obigem Titel angegebene Thema in volkstümlicher Weise, indem er dabei besonders auf die durch den jeweiligen Stand der schiffbaulichen Technik bedingten Lebens- und Gesundheitsverhältnisse der Schiffsbesatzung hinweist. Neben den Kriegschiffen kommt auch die Kauffahrteischiffahrt und bei dem Kapitel Elektrizität auch das Leuchtfeuerwesen, die Scheinwerfer und die Funkentelegraphie zur Behandlung. — Wenn nicht, wie schon früher erwähnt, der Gesamttitel „Schülerbibliothek“ einer derartigen Verwendung im Wege steht, würden wir auch dieses Buch zur Einreihung in die Schiffsbüchereien oder mindestens für die Schiffsjungen für vortrefflich geeignet erachten.

Vom fünften Jahrgange der **„Volkstümlichen Vorträge“** des Instituts für Meereskunde liegen die Hefte 9 bis 11 mit folgendem Inhalt vor:

Dr. N. Krebs: Die Häfen der Adria.

G. W. Kroß: Die Fahrten eines deutschen Seemanns um die Mitte des 19. Jahrhunderts.

Dr. A. Ebeling: Ferngespräche über See.

In den Berichten des Kapitäns Kroß bietet es besonderes Interesse, daß er unsere unglückliche, ältere „Amazone“ in sinkendem Zustande gesehen hat. Wir erinnern in dieser Beziehung an unseren Aufsatz „Der Untergang der »Amazone«“ (Jahrgang 1894, Seite 235 ff.).

Brasilien. Ein Land der Zukunft. Von Heinrich Schüler. Mit zahlreichen Textillustrationen, Kunstbeilagen und Karten. — Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt. — Preis geheftet 10 *M*, in Leinen gebunden 12 *M*.

Bereits im Jahrgang 1908, S. 955, besprachen wir ein größeres Werk über den Aufschwung, den Brasilien in der jüngsten Vergangenheit genommen hat. Den von Dittmann, dem Verfasser jenes Buches, vertretenen Satz, daß die erhöhte Kultur Brasiliens auch dessen Aufnahmefähigkeit für europäische Exporterzeugnisse steigern müsse, finden wir in dem hier vorliegenden Werke an den glänzenden Ergebnissen der Kaffeevalorisation, jenes in größtem Maße betriebenen Staatsmonopols, bestätigt. Das Schülersche Buch behandelt im übrigen, gestützt auf örtliche Erfahrungen und ein reichhaltiges Zahlenmaterial in einzelnen Kapiteln, die sämtlichen Erzeugnisse dieses reichen Landes nach ihrer Kultur, ihren Ernteerträgnissen und ihrer Bedeutung für den Markt. Indem es sich so zunächst an die unmittelbar interessierten Kreise wendet,

ist es doch auch zu allgemeiner Belehrung in hohem Maße geeignet und darf für die Schiffsbüchereien, soweit ein Besuch Brasiliens im Reiseplan liegt, besonders empfohlen werden. Der brasilianische Gesandte in Brüssel, Exzellenz M. de Oliveira-Lima, hat dem Buche ein ehrendes Geleitwort mit auf den Weg gegeben.

Die Heeresverwaltung Deutschlands, Frankreichs, Italiens und Rußlands. Von Militär-Unterintendant Rudolf Richter. Heft 1: Deutschland, Heft 2: Frankreich. — Selbstverlag des Verfassers, in Kommission bei L. W. Seidel & Sohn, Wien. — Preis Heft 1 2,40 *M*, Heft 2 3 *M*.

Heft 3 der vorbenannten Darstellung besprachen wir im Oktoberheft des Jahrgangs 1911. Indem wir auf die allgemeine Würdigung der Richterschen Arbeit, die wir an jener Stelle gaben, hiermit nochmals verweisen, dürfen wir wiederholt bemerken, daß sich der Herr Verfasser seiner Aufgabe mit großem Ernst und Eifer unterzogen hat. Insbesondere bei dem Deutschland gewidmeten Heft ist allerdings nicht zu verkennen, daß einzelne kleine Ungenauigkeiten untergelaufen sind, oder mindestens, daß ein der deutschen Heeresverwaltung angehöriger Bearbeiter sich anders und in einer uns geläufigeren Weise ausgedrückt und dies und jenes noch mehr herausgearbeitet hätte. Das schließt nicht aus, daß sein Unternehmen im ganzen als sehr verdienstlich zu bezeichnen ist. Bemerkt sei, daß die Besonderheiten der Marineverwaltung in der Richterschen Arbeit überall unberücksichtigt geblieben sind.

The Navy League Annual. Edited by Alan G. Burgoyne. — 1911—12. London, John Murray, Albemarle Street 50 A. — Price 2 s 6 d netto.

Wenn man das Navy League Annual im ganzen nach den Nachrichten, die es über die deutsche Marine bringt, beurteilen sollte, so kann man bei seiner Benutzung nur die größte Vorsicht anempfehlen. Es mag sein, daß die verfügbaren Quellen dem Bearbeiter seine Aufgabe nicht gerade erleichtern, immerhin aber müßte er Fachmann genug sein, um an seine Angaben eine etwas sorgfältigere Kritik anzulegen, da man sich sonst der Annahme schwer erwehren kann, daß ihm eine objektive Darstellung der Tatsachen nicht das Wesentlichste bei seiner Arbeit ist. Da deutsche Leser auf diese Quelle nicht angewiesen sind, so genügen wir unserer Pflicht, indem wir auf das Erscheinen des Annual hinweisen. Die in dem Buche enthaltenen Abhandlungen sind nicht ohne allgemeines Interesse, insbesondere empfehlen wir: »Possible features of a North-Sea campagne« der Beachtung.

Das v. Altensche **„Handbuch für Heer und Flotte"**, das bei unserer letzten Besprechung — Jahrgang 1911, S. 139 — bis zu seinem dritten Bande vorgeschritten war, hat nunmehr die Bände 4 bis 8 zunächst übersprungen und dafür vorgreifend den neunten Band mit einem als 9a bezeichneten Kartenbande herausgebracht. In diesem neunten Bande finden wir eine Darstellung aller Kriege, die vom Altertum bis in die Gegenwart in der Kulturwelt geführt worden sind, es ist also hier eine ebenso große wie für einen weiten Kreis nützliche und in gewissem Sinne notwendige Arbeit geleistet worden. Selbstverständlich konnte eine solche Darstellung nichts eigentlich Neues bringen, und ebenso gebot der verfügbare Raum trotz alledem eine gewisse Beschränkung, jedenfalls ist aber hier nach einer in der Vorrede näher erläuterten Methode eine eingehende Darstellung der militärischen Operationen sämtlicher für den Verlauf der Weltgeschichte irgend bedeutsamen kriegerischen Vorgänge im Zusammenhang mit den politischen Ursachen durchgeführt, die für den Soldaten wie für den Politiker und wahrscheinlich für Lehrzwecke sich in gleicher Weise als zweckentsprechend und erwünscht erweisen wird. Das Verzeichnis der Mitarbeiter an diesem Bande umfaßt 4 Seiten, auf 7 Seiten ist das Inhaltsverzeichnis

aufgeführt, während das Sachregister 22 Seiten in Anspruch nimmt. Wir nennen diese Zahlen, um zu zeigen, welche Summe von Arbeit in dem vorliegenden Bande enthalten ist, zu dem eine Sammlung von 61 Kartenblättern gehört, und was geschehen ist, um ihn für die Benutzung handlich zu machen. Der Raum gestattet zu unserem Bedauern nicht, uns an dieser Stelle eingehender mit dem Werke zu befassen. Wir dürfen annehmen, daß der neue Band wie die vorhergegangenen allenthalben als erwünschtes Hilfsmittel angesehen werden wird, und daß der erstere, falls ihn die Verlagshandlung allein abgibt, in sehr zahlreichen Hausbüchereien als oft benutztes Nachschlagebuch Verwendung finden dürfte.

Der Nutzen des Heerwesens für die deutsche Volkswirtschaft. Von Friedrich Braumann, Hauptmann der Reserve. — Verlag von E. Baensch jun., Magdeburg, Bärstraße 9. — Preis im Einzelverkauf 15 Pfennig, in blauem Kartonumschlag 20 Pfennig; bei Bestellungen über 100 Stück tritt Preisermäßigung ein.

Das kleine Heft behandelt ein überaus wichtiges Thema, und es wäre seine weiteste Verbreitung zu wünschen. So sehr es einleuchten müßte, daß kaum ein Groschen von den für Rüstungszwecke verausgabten Geldern dem Volksvermögen verloren geht, haben doch noch immer die Schlagworte vom „Moloch des Militarismus“ ungeminderte Überzeugungskraft. Ob die gewählte Form der Darstellung — eine Art Frage- und Antwortspiel — oder ein fortlaufender Text für den beabsichtigten Zweck dienlicher gewesen wäre, mag dahingestellt bleiben. Für den Leserkreis, an den der Verfasser sich wendet, ist die bemerkte und deshalb verstimmende Absicht vielleicht nicht ganz ohne Bedenken. Sehr gut geeignet wäre das Heftchen zu Unterrichtszwecken und als Anhalt für Vorträge; auf alle Fälle sei es aber aufmerksamer Beachtung anempfohlen.

Weltkarte der Funken- und Kabeltelegraphie. Von O. v. Loßberg und H. Behner. — Gea-Verlag, G. m. b. H., Berlin W35. — Preis 5 *M.*

Die im Maßstabe von 1 : 47 000 000 gehaltene Karte stellt einen Versuch dar, die maritimen und kommerziellen Möglichkeiten des Funkspruches in Verbindung mit dem Kabelnetz in geographischer Form zur Darstellung zu bringen. Die Karte gibt eine Übersicht aller drahtlosen Küstenstationen, und zwar sowohl die dem öffentlichen Verkehr dienenden wie auch die nur für militärische und Versuchszwecke und Fälle der Seenot bestimmten Anlagen. Ferner bietet die Karte die Wege der 88 Schiffahrtslinien, die zur Zeit Funkenbordstationen führen, sowie die Seekabel unter Angabe ihrer Nationalität. Eine der Karte aufgedruckte Tabelle ergibt die Systeme und Rufzeichen der einzelnen Stationen. Die durch mehrfarbigen Druck sehr übersichtliche Karte dürfte einem vorliegenden Bedürfnis entsprechen und für die beteiligten Kreise willkommen sein. Wir verweisen hierbei auf die im Jahrgang 1911, S. 814, besprochene ähnliche Veröffentlichung in „Petermanns Geographischen Mitteilungen“.

Die Nationalbank für Deutschland zu Berlin 1881 bis 1909. Von Dr. Max Lewy. — Berlin 1911. Karl Curtius. — Preis 4 *M.*

Die Doktor-Dissertation des Verfassers bringt eine Geschichte der jüngsten deutschen Großbank, die ursprünglich mit der Kundschaft vorlieb nehmen mußte, „die von den älteren Banken aus irgendwelchen Gründen freigegeben war“ und die doch in dem letzten in Betracht gezogenen Geschäftsjahr einen Umsatz von mehr als fünfzehn Milliarden zu verzeichnen hatte. In dieser Darstellung bietet sich dem Laien eine verhältnismäßig bequeme Gelegenheit, einen Einblick zu gewinnen in das große Getriebe des Kapitalmarktes und in das Ineinandergreifen der hier und in unserem

sonstigen industriellen Leben tätigen Kräfte. Insofern gewährt das Buch ein über den ursprünglichen Zweck des Verfassers hinausreichendes Interesse, das uns zu obigem Hinweis veranlaßt. Nicht ohne wehmütige Erinnerung fanden wir unter den benutzten Quellen das Jahrbuch des Professors von Halle: „Die Weltwirtschaft“, das leider nach dem allzu frühen Hinscheiden des Verfassers keine Fortsetzung gefunden zu haben scheint.

Fleischeinfuhr? Betrachtungen über die Fleischversorgung Deutschlands, ihre Mängel, Gefahren und Sicherstellung von Dr. J. Ullrich Mueller. 8°, 171 Seiten, nebst Abbildungen, Diagrammtafeln und Tabellen. — Verlag von Puttkammer & Mühlbrecht, Berlin W. 56. — Preis 2 *M*, gebunden in Leinen 2,80 *M*.

Die Frage der Fleischeinfuhr hat sich längst von einer wirtschaftlichen zu einer politischen ausgewachsen, jede Arbeit, die sich damit beschäftigt, wird deshalb naturgemäß zu einer „Tendenzschrift“. Auch der Verfasser bezeichnet sein Buch ausdrücklich als eine solche, verwahrt sich aber dagegen, daß er damit eine „Tendenz“ befolge. Indem er versichert, daß er in den meisten Fragen zu einem Urteil auf Grund örtlicher Prüfung befugt sei, weist er sine ira et studio mit einem reichen Zahlenmaterial nach, wie einerseits der Fleischbedarf in Deutschland dem steigenden Wohlstand entsprechend immer mehr anwachse, während der durch Futternot und Seuchen dezimierte Viehstapel immer weniger in der Lage sei, dem Bedürfnis zu genügen. So gelangt er zu der Notwendigkeit einer Einfuhr und belegt mit Ziffern seine Behauptung, daß nicht die Einfuhr lebenden Viehs, sondern nur die Zulassung geschlachteten und durch Kühlung oder Gefrieren für den Genuß haltbar gemachten Fleisches mit Rücksicht auf den Massenbedarf geeignet sei, dem vorliegenden Mangel zu begegnen. Dabei weist er auf die charakteristischen Unterschiede zwischen dem frischen und gefrorenen Fleische hin, über die keine Hausfrau oder gewissenhafte Köchin sich täuschen werde und in denen die sicherste Gewähr dafür liege, daß trotz des höheren Preises das frische Fleisch seinen Markt behalten und im Verbrauch keine Einschränkung erfahren werde. Nach Prüfung des Buches gelangt der Leser jedenfalls zu der Überzeugung, daß man es hier mit einer streng gewissenhaften und rein wissenschaftlichen Arbeit zu tun hat; es ist daher zur Gewinnung eines Urteils über den ungemein wichtigen Gegenstand jedenfalls hervorragend geeignet.

Der **Jahresbericht des Königlichen Material-Prüfungsamtes der Technischen Hochschule** liegt für 1910 wiederum vor. Wir dürfen für unsere Leser daraus entnehmen, daß im diesmaligen Bericht die Ausbildung einiger Torpedo- und Feuerwerksoffiziere in der Materialkunde Erwähnung findet, die, vom Marineamt in die Wege geleitet, sich als sehr nützlich erwiesen hat. Im übrigen dürfen wir in bezug auf Methode und Inhalt des interessanten Berichts auf die früheren Besprechungen verweisen. — Siehe zuletzt Jahrgang 1910, S. 146; die dort erwähnten Beton-Untersuchungen — vgl. Whaomer, Deckhavarien — sind noch nicht abgeschlossen.

Ein literarisches Unternehmen, auf das wir unseren Leserkreis aufmerksam machen möchten, stellt die von der **„Vereinigung Heimat und Welt“** im Verlage von Wilhelm Weicher, Berlin W. 30, herausgegebene gleichnamige Monatsschrift dar. Neben dieser Zeitschrift liefert die Vereinigung besondere Buchausgaben. Von letzteren nennen wir, als zu dem bisher erschienenen ersten Jahrgang gehörend: „Das grüne Herz Deutschlands, eine Wanderfahrt durch den Thüringer Wald“ von Trinius, ferner „Dalmatien und Montenegro, Blicke ins Kulissenland“ von Dr. Floericke und „Die Provence“ von Walter Frhr. v. Rummel. Die in sehr bequemem Format gehaltenen

Bändchen eignen sich insbesondere zur Unterhaltung wie zu müheloser Belehrung in knappen Mußestunden. In diesem Sinne ist auch die Zeitschrift gestaltet, die neben Berichten aus aller Herren Ländern auch knappe wissenschaftliche Abhandlungen einschlägigen Inhalts aus berufenen Federn bringt. Die Zeitschrift wird gegen Zahlung eines Jahresbeitrages von 6 *M* an die „Vereinigung Heimat und Welt" geliefert. Die Buchbeigaben erfordern eine Erhöhung dieses Beitrages auf 10 *M*. Näheres über die Vereinigung ist aus den in der Monatsschrift enthaltenen Satzungen zu entnehmen.

Wohl auch im Hinblick auf den Geburtstag des Großen Königs erscheint neu in gekürzter Ausgabe Cabanis **Vaterländischer Roman aus der Zeit Friedrichs des Großen** von Willibald Alexis, herausgegeben von Hellmuth Neumann, mit Bildern von Adolf Menzel, im Verlage von Fritz Eckardt, Leipzig. Wir dürfen das noch immer höchst lesenswerte Werk hiermit der Beachtung unserer Büchereiverwalter anempfehlen.

Für die Vorträge der **„Freien Hochschule Berlin"** liegt ein neues, die Monate Januar bis März umfassendes Programm vor, das erneut erkennen läßt, wie diese Veranstaltung ihre Aufgabe von einem recht hohen Standpunkte auffaßt. Da die jedermann zugänglichen und sehr wohlfeilen Vorträge sämtlich abends stattfinden, so bieten sie eine vortreffliche Fortbildungsgelegenheit sowohl auf speziellen Gebieten wie in bezug auf das allgemeine Wissen. Die Programme sind beim Direktorium der Hochschule — Berlin O. 27, Blankenfelde-Straße 4 — erhältlich.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Bataille, L.: Nouvelles tables nautiques. Paris 1912. A. Challamel. 2,00 *M*.

Clerc-Rampal, G.: Trente siécles de guerre navale. Paris 1912. Ch. Delagrave. 5,40 *M*.

* Fraser, L.: India under Curzon and after. London 1911. W. Heinemann. 16 s.

* Giehrl, H.: Der Offizier im Dienste der Jugendpflege. Berlin 1912. E. S. Mittler & Sohn. 0,50 *M*.

* Graetz, Dr. L.: Die Elektrizität und ihre Anwendungen. 16. Auflage. Stuttgart 1912. J. Engelhorns Nachf. 9,00 *M*.

* Haeseler, Graf v.: Zehn Jahre im Stabe des Prinzen Friedrich Karl. 2. Band, 1864. — Berlin 1912. E. S. Mittler & Sohn. 5,00 *M*.

Hausbrand, E.: Verdampfen, Kondensieren und Kühlen. 5. Auflage. Berlin 1912. J. Springer. 12,00 *M*.

* Roß, Dr. C.: Die Entstehung von Großeisenindustrie an der deutschen Seeküste. Berlin 1912. J. Springer. 3,60 *M*.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

Propeller erosion.	Eg., 12. 1. 12.
The internal-combustion engine at sea.	Ebenda.
The armament and protection of battleships.	Ebenda.
Warship construction in 1911.	E., 12. 1. 12.
Die französischen Schlachtschiffe „Jean Bart" und „Courbet".	M. S., 1912, Nr. 1.
The world's shipbuilding and shipping 1911.	S. W., 10., 17. 1. 12; Eg., 19. 1. 12.
Constructions neuves.	M. d. F., 1912, Nr. 3.
The marine steam-turbine from 1894 to 1910.	S. A., Suppl., 6., 13. 1. 12.
Die Größengrenze für Fischdampfer mit Kühlanlage.	S., Nr. 2, 24. 1. 12.
Le cuirassé-croiseur »Lion«.	Le Génie Civil, 20. 1. 12.
Les cuirassés argentins »Moreno« et »Rivadavia«.	Y., 27. 1. 12.
The danish torpedo boat »Søridderen«.	Eg., 26. 1. 12.
Depth of water on measured miles.	E., 26. 1. 12.
A thirty-day non-stop run of a marine oil engine.	Ebenda.
Two new naval vessels under construction for Cuba.	M. E., Januar 1912.
Cost of warships. Russia's £ 4 000 000 battle-cruiser.	N. M. R., 31. 1. 12.
Quelques opinions sur les chaudières.	V. M., 25. 1. 12.
H. M. cruiser »Dartmouth«.	Marine Engineer, Februar 1912.
The Suckling water-tube boiler.	Eg., 2. 2. 12.
The rating of petrol-engines.	Ebenda.
Boilers fired with liquid fuel.	Ebenda.
Shipbuilding in 1911.	E., 2. 2. 12.
Schäden an Dampfkesseln.	Zeitschr. für Dampfkessel, 9. 2. 12.
The Nuremberg marine oil-engine.	Eg., 9. 2. 12.
The spanish Dreadnought »España«.	E., 9. 2. 12.
Les cuirassés en 1912.	Y., 10. 2. 12.
Stoppweg, Stoppzeit und Rückwärtsturbine.	S., Nr. 9, 14. 2. 12.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Die artilleristische Armierung der zukünftigen italienischen Schlachtschiffe.	M. S., 1912, Nr. 1.
Fried. Krupps Uhrzünder.	Z. S. u. S., 15. 1. 12.
Geschoßwirkung.	M. A. G., 1912, Nr. 1.
The case against increase in calibre of naval guns.	Eg., 19. 1. 12.
The three-gun turrets of the new battleships.	S. A., 27. 1. 12.

Zusammenstellung der hauptsächlichsten Geschosse der Land- und Seeartillerie der Großmächte.	Z. S. u. S., 1. 2. 12.
Artillerie — of torpedovloot?	M. B., 1. 2. 12.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Rechnerische Untersuchung über die Gefährlichkeit von Kontaktminen.	M. S., 1911, Nr. 1.
Swedish submersible boat »Hvalen«.	Eg., 19. 1. 12.
Seeminen.	U., Februar 1912.
The submarine. Sir W. White and its potential value.	N. M. R., 24. 1. 12.
Filets pare-torpilles.	M. d. F., 1912, Nr. 6.
Salvage of submarines.	E., 9. 2. 12.
Submarines and safety appliances.	A. N. G., 10. 2. 12.

Küstenverteidigung, Landungen.

Österreich-Ungarns Küstenverteidigung.	J. A. M., Februar 1912.

Marine- und militärische Fragen.

Kritischer Vergleich, besonders auf taktischem Gebiete, zwischen den Seeschlachten von Lissa und Tsuschima und der Seeschlacht der Zukunft.	M. S., 1912, Nr. 1.
Das Militärflugwesen.	M. W., 1912, Nr. 8.
Tripolis militärgeographisch.	M. G., November 1911.
Strategische Linien.	Ebenda.
Naval staff specialists.	N. M. R., 17. 1. 12.
Naval accountant branch.	Ebenda.
Dreadnoughts in 1914. Great Britain and the triple alliance.	Ebenda.
La situation matérielle et morale de notre marine au début de 1912.	Y., 20. 1. 12.
Der italienisch-türkische Krieg.	M. W., 1912, Nr. 12, 18.
Der gegenwärtige Stand des Heeres der Vereinigten Staaten.	Ebenda, Nr. 13.
Systèmes d'avancement.	M. d. F., 1912, Nr. 4.
L'aviation maritime.	Ebenda.
Oversea expeditions and the command of the sea.	U. S. M., Februar 1912.
Naval war staff.	N. M. R., 31. 1. 12.
Les réformes de la marine.	V. M., 25. 1. 12.
L'avancement dans les équipages.	M. d. F., 1912, Nr. 5.
The new U. S. naval training station.	N., Januar 1912.
Flugmaschinen in der französischen Marine.	I. R. A. F., Februar 1912.
Stand der internationalen Luftschiff-Flotte.	Ebenda.
The French navy. Supremacy in the Mediterranean.	N. M. R., 7. 2. 12.
Defensie-politiek on marineheer.	M. B., 1. 2. 12.
Bemerkungen über Schlachtschiffe.	M. S., 1912, Nr. 2.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Das türkische Marinebudget 1911/12.	M. S., 1912, Nr. 1.
The navy and the nations.	A. N. G., 20. 1. 12.
Le budget de la marine.	L. M., Januar 1912.
Englische Invasion.	U., Februar 1912.
Our next navy estimates.	N. M. R., 24. 1. 12
Naval expenditure. Ten years fluctuation and the next estimates.	Ebenda, 31. 1. 12.
The Betrayal. Lord Ch. Beresford on naval policy.	N. M. R., 31. 1., 7. 2. 12; A. N. G., 3. 2. 12.
Economics of sea power. The British navy as a factor for peace.	N. M. R., 7. 2. 12.
The triumph of the Dreadnought. A policy of economy.	Ebenda.
The French naval bill.	A. N. G., 10. 2. 12.
Politica actual y marina.	Re. G. M., Januar 1912.

Bildungswesen.

Considérations sur l'école navale en France et à l'Étranger.	Y., 27. 1., 3. 2. 12.
Le réorganisation des écoles.	M. d. F., 1912, Nr. 4.
Entwicklung des technischen Unterrichtswesens in Deutschland.	Stahl und Eisen, 8. 2. 12.
La educación de la marineria.	Re. G. M., Januar 1912.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Die neuen Werft- und Hafenanlagen in Wilhelmshaven.	Zeitschrift f. Bauwesen, 1912, Seite 51.
Dock flottant pour l'immersion de caissons-blocs en béton armé du port de Kôbè.	Le Génie Civile, 13. 1. 12.
Engineering works at the Rosyth naval dockyard.	Eg., 19. 1., 2., 16. 2. 12.
Die Kaiserlich deutsche Werft zu Tsingtau (Kiautschou).	S., Nr. 8, 24. 1. 12.
Last stages of the Panama canal construction.	E., 26. 1., 9. 2. 12.
Battleship floating dock.	Marine Engineer, Februar 1912.
De haven van Curaçao.	M. B., 1. 2. 12.
Liverpool dock extensions.	E., 9. 2. 12.

Sanitätswesen.

Über Erkrankungen der Kommandostimme.	Deutsche militärärztl. Zeitschrift, 1912, Nr. 2.
Die Entseuchung der Seeschiffe.	Prometheus, Nr. 1161.

Rechtsfragen.

The precarious rights of neutrals.	N. M. R., 24. 1. 12.
Requisitionen von neutralem Privateigentum, insbesondere von Schiffen.	Zeitschrift für Völkerrecht, Beiheft 1 zum Band 6.
Eine Lanze für den Prisenhof.	Ebenda, Band 6, Heft 1.
Neutrals and right of capture.	A. N. G., 27. 1. 12.

La liberté des mers.	Navigazette, 1. 2. 12.
Der tripolitanische Krieg und das Seekriegsrecht.	Deutsche Juristenzeitung, 1912, Nr. 4.

Kolonialfragen.

Deutsch-Ostafrika.	U., Februar 1912.
Der wirtschaftliche Aufschwung Deutsch-Ostafrikas.	Koloniale Zeitschrift, 2. 2. 12.
Zur Wasserfrage in Deutsch-Südwestafrika.	Ebenda.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Sonderklassenyacht „Stipper".	Wassersport, 1912, Nr. 3.
Die Segelsaison 1912.	D. Y., 11. 1. 12.
Über die modernen Kreuzeryachten und ihre Handhabung zur See.	Ebenda.
Entscheidung zum Preisausschreiben des deutschen Kreuzeryacht-Verbandes vom 30. Juli 1911.	Ebenda u. 2. 2. 12.
Die neuen nationalen Kreuzerklassen.	Wassersport, 1912, Nr. 4; D. Y., 26. 1., 2. 2. 12.
Von der Fünfmeter-Klasse.	Wassersport, 1912, Nr. 5.
8 m-R-Yacht „Piehne".	Ebenda.
Die nationale Binnenkreuzer-Klasse eine Herrensegler-Klasse.	Ebenda, Nr. 6.
Die 6 m-R-Yacht „Klabautermann III".	Ebenda.

Geschichtliches.

Nelsons Flaggensignal bei Trafalgar.	M. S., 1912, Nr. 1.
Tourville appareille la victoire de Bévéziers.	L. M., Januar 1912.
Friedrich der Große und seine Artillerie.	A. M., Januar 1912.
Mediaeval ships.	The Mariners Mirror, Januar 1912.
Haireddin Barbarossa. Ein Bild aus der Glanzzeit osmanischer Seemacht.	U., Februar 1912.
Un archevèque-amiral Henri d'Escoubleau de Sourdis 1594—1645.	R. M., Dezember 1911.
The struggle for sea power. The navy of France in the past and to-day.	U. S. M., Februar 1912.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Die Selbstentzündung der Kohle.	Ztschr. f. Dampfkessel, 5. 1. 12.
Liegen Erfahrungen der Versuchsresultate über Konservierung von Kohlen unter Wasser vor?	Ebenda, 2. 2. 12.
Economy in the use of oil as fuel for harbour vessels.	Eg., 2. 2. 12.
Het radiotelegrafisch station »Sabang«.	M. B., 1. 2. 12.
Die Ausnutzung der Kraft von Flut und Ebbe.	Elektrotechn. Ztschr., 1912, Nr. 7.

Nautische Fragen.

Leuchtfeuer an den deutschen Nordseeküsten.	U., Februar 1912.
Morsen und Morse-Lampen.	Sf., 1. 2. 12.
Wegweiser der Ozeane.	D. F., 1912, Nr. 2.
Befeuerung auf der Elbe.	H., 1912, Nr. 6.

Versuche mit dem Kreiselkompaß auf der „Deleware".	A. a. N. R., 20. 1. 12.
Das Regelkompaßfeld und die Richtkraft in ihrer Beziehung zur Deviation.	M. S., 1911, Nr. 2.
Zeit- oder Höhen-Azimutstab?	A. H., 1912, Nr. 2.
Navigation in den Schwedischen Schären.	D. Y., 16. 2. 12.
Zur Geschichte der deutschen Leuchttürme.	S., Nr. 9, 14. 2. 12.
Handelsmarine, Binnenschiffahrt.	
Die Seeschiffahrt im Jahre 1911.	H., 1912, Nr. 3, 4.
Die Oderschiffahrt 1911.	Das Schiff, 2. 2. 12.
Handels- und Verkehrswesen.	
Der deutsche Außenhandel.	Export, 8. 2. 12.
Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.	
Die Ursachen der „Liberté"-Katastrophe.	M. S., 1912, Nr. 1.
Das niederländische Fischereigesetz vom 6. Oktober 1908 und die See- und Küstenfischerei.	M. S. V., 1912, Nr. 2.
British submarine disaster.	N. M. R., 7. 2. 12; A. N. G., 10. 2. 12.
Verschiedenes.	
Das Arbeitssystem in den Bureaus und Betrieben der amerikanischen Werften.	S., Nr. 9, 14. 2. 12.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering. — **F.** = Die Flagge.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.

M. B. = Marineblad. — **M. E.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — **M. G.** = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime. — **R. A. G.** = Rivista di Artiglieria e Genio.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften kommen bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage.

Nachruf!

Am 12. Februar entschlief in Hannover der

Kaiserliche Kontreadmiral z. D.

Herr August Thiele.

Bis 1904 im aktiven Dienst, hat er der Kaiserlichen Marine in 36jähriger Tätigkeit im In- und Auslande wertvolle Dienste geleistet.

Ein Beispiel von Pflichttreue, rastlos tätig, mit vollem Einsetzen seiner eigenen Person, war sein ganzes Können und Wollen auf den Dienst gerichtet. Von vortrefflichen Charaktereigenschaften, treuer Kameradschaft und größtem Wohlwollen war er bei Vorgesetzten und Untergebenen gleich beliebt und hochgeschätzt.

Ehre seinem Andenken!

Schröder,
Admiral und Chef der Marinestation der Ostsee.

Nachruf!

Am 5. Februar verstarb zu Bremen der

Kaiserliche Kontreadmiral z. D.

Herr **Dr. Oskar Boeters.**

Die Kaiserliche Marine verliert in dem Dahingeschiedenen einen Offizier, der sich in 31 jähriger Dienstzeit in Krieg und in Frieden hervorragend bewährte.

Das Offizierkorps aber betrauert den Verlust eines Kameraden, der sich allseitigen Vertrauens, größter Hochachtung und Beliebtheit erfreute, so daß ihm ein ehrendes Andenken für alle Zeit gesichert ist.

Wilhelmshaven, den 7. Februar 1912.

Graf v. Baudissin,
Admiral, Chef der Marinestation der Nordsee.

Nachruf!

Am 3. Februar d. Js. starb nach mehrtägiger Krankheit unerwartet infolge Herzschwäche der

Kaiserliche Kapitän zur See

Herr **Eduard Engels.**

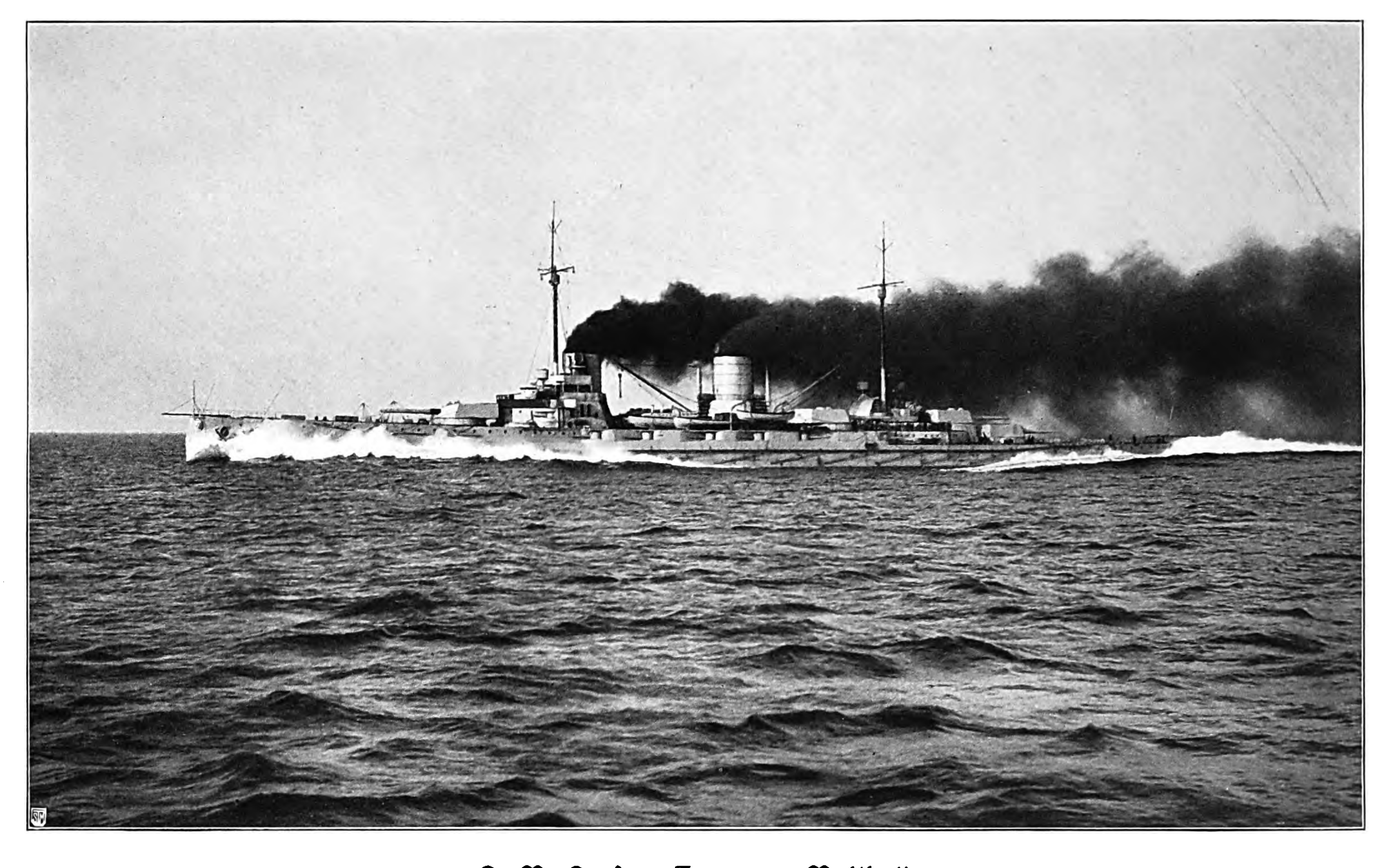
Das Seeoffizierkorps verliert in dem Dahingeschiedenen einen pflichttreuen, liebenswürdigen Kameraden, dessen hervorragende Charaktereigenschaften ihm ein dauerndes Andenken in der Marine sichern.

Wilhelmshaven, den 3. Februar 1912.

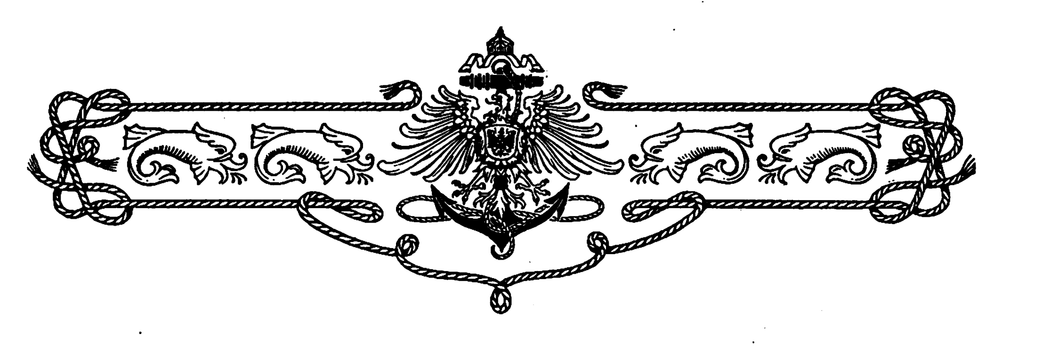
Im Namen des Seeoffizierkorps der Marinestation der Nordsee

Graf v. Baudissin,
Admiral, Chef der Marinestation der Nordsee.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstr. 68—71.



S. M. Großer Kreuzer „Moltke".



Der Niedergang holländischer Seemacht.

1650 bis 1713.

Ein Beitrag zur Geschichte der Seeherrschaft.

(Fortsetzung.)

Der erste holländisch-englische Krieg verlief im allgemeinen für Holland ungünstig; der Friede von Westminster (15. April 1654) bezeichnet die erste Station auf dem Abstiege von der Höhe seiner Macht. Besiegt sind in diesem Kriege in erster Linie das minderwertige holländische Material, die weniger kriegstüchtige Organisation und der keineswegs einheitliche, vielmehr politisch zerrissene und militärisch nicht genügend konzentrierte Geist der holländischen Kommandanten. Die Kriegsereignisse selbst können hier nicht im einzelnen beschrieben werden, sie sind bei Rittmeyer*) erschöpfend und übersichtlich behandelt; auf den ersten englisch-holländischen Krieg näher einzugehen ist im besonderen im Hinblick auf die wertvollen Betrachtungen im April- und Maiheft des Jahrgangs 1911 dieser Zeitschrift**) überflüssig, nur einige charakteristische Einzelheiten seien hier hervorgehoben.

Die innerpolitischen Zustände Hollands haben sich in diesem Kriege zum schwersten Nachteile des Landes in der Kriegführung bemerkbar gemacht. Tromps Absetzung nach seinem ersten Mißerfolge (gegen Blake, Sommer 1652) wird unter anderem darauf zurückgeführt, daß er als Anhänger der Oranier der Regierung unbequem war. Das Verhalten der holländischen Kommandanten war nicht selten politisch beeinflußt; so heißt es bei Rittmeyer (a. a. O. S. 207 Anm.): „Unbotmäßigkeit, Lauheit und Ungeschick wird im ersten holländisch-englischen Kriege den Kommandanten öfters vorgeworfen, wohl eine Folge der politischen Parteien im

---

*) R. Rittmeyer, Kontreadmiral a. D.: „Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung". Berlin 1907, E. S. Mittler & Sohn. Band I, S. 157 ff.

**) Betrachtungen über den ersten englisch-holländischen Krieg (1652 bis 1654) von Cn. „Marine-Rundschau" 1911, S. 439 ff. und 569 ff.

Lande und mißverstandener republikanischer Ansichten oder auch des Mangels an eigentlichen Marineoffizieren." Oft und lebhaft führten die Admirale Klage über solche Untergebene, selten mit Erfolg. Nach Kentish Knock (8. Oktober 1652) beschwerte sich de Witt im besonderen über Lauheit, Ungehorsam und Unfähigkeit zahlreicher Kommandanten — vergebens: „ihre große Zahl und ihre politischen Freunde schützten die Beschuldigten" (Rittmeyer, a. a. O. S. 211.)*) Bezeichnend für die Häufigkeit solcher Versager ist de Witts Ausruf bei der allgemeinen Flucht nach der Schlacht bei Scheveningen: „Hätte man die Kommandanten gehängt, als sie es früher getan, so könnten sie es jetzt nicht wieder tun." Freilich war de Witts Persönlichkeit auch besonders geeignet, undisziplinierte Köpfe zum Widerstand zu reizen, aber das Grundübel war wohl die politische Zerrissenheit des Landes, die das Gift der Parteiverhetzung zum Schaden des Vaterlands- und Pflichtgefühls auch in die Offiziere der Flotte eindringen ließ, die damals in keiner Weise einen geschlossenen Verband bildeten, wie die Offizierkorps späterer Tage. Auch der Gegner machte sich diese unselige politische Zersplitterung Hollands zunutze, indem er im Frieden von Westminster ausdrücklich, wenn auch in einer Geheimklausel, mit der holländischen Regierung vereinbarte, daß die Angehörigen des oranischen Hauses von allen hohen Staatsämtern und militärischen Kommandos auszuschließen seien. England wußte, was es damit tat.

Von besonderem Interesse ist in diesem ersten Kriege ferner die Wandlung der Kriegführung. Während zunächst beide Gegner im wesentlichen bestrebt waren, den feindlichen Handel zu bedrohen und den eigenen zu schützen, rang sich gegen Ende des Krieges allmählich der Begriff des Kampfes um die Seeherrschaft durch: man ging dazu über, die feindliche Streitmacht als solche aufzusuchen und ihre Vernichtung in den Vordergrund zu stellen. Der Gedanke des indirekten Handelsschutzes durch Freimachen der Handelswege gewann Raum. Gering war oft auf beiden Seiten die Ausnutzung des Erfolges; nach Kentish Knock war es England, das hierin versagte, nach Dungeneß verfiel Holland in den gleichen Fehler; die Folgen stellten sich in beiden Fällen unmittelbar ein. Im zweiten Kriegsjahre dagegen erreichten die Engländer nach der Schlacht bei Northforeland-Nieuport (12./13. Juni 1653) einen weit über die Bedeutung dieser Schlacht hinausgehenden Erfolg lediglich durch die entschlossene, rücksichtslose Ausnutzung des Sieges. Sie führten eine strenge Blockade der holländischen Küste durch und brachten das Land dadurch in eine unerträgliche Lage, denn nur der Seehandel setzte die Niederlande finanziell zur Fortführung des Krieges instand; so konnte Cromwell geradezu unerhörte Bedingungen für einen eventuellen Friedensschluß stellen. Aber die Schlacht bei Scheveningen (10. August 1653), obwohl eine holländische Niederlage, kam den Engländern so teuer zu stehen, daß sie die Blockade aufgeben mußten. Auch für England waren die Lasten des Krieges mittlerweile recht fühlbar geworden, und so nahm Cromwell — zugleich aus englisch-innerpolitischen Gründen — jetzt einen erheblichen Teil jener nach Northforeland erhobenen Forderungen zurück. Die Erhaltung der holländischen Handelsherrschaft auf der Schelde (die in dem Abschließen des spanischen Antwerpens von der See — seit 1648 — begründet war), den Ver-

*) Unterstreichungen in beiden Zitaten von mir. G. v. J.

zicht Englands auf eine Rüstungsbeschränkung Hollands, auf Fischereiabgaben und auf das Durchsuchungsrecht, das Fortbestehen der Vereinigten Niederlande ohne zwangsweise Vereinigung mit England — das alles verdankte Holland seiner Seekriegführung, so wenig einheitlich und so mangelhaft vorbereitet sie auch gewesen war, und nicht zum wenigsten der letzten tapfer ausgefochtenen Schlacht, einer Niederlage, die aber den Sieger so schwächte, daß er weichen mußte.

Der erste holländisch-englische Krieg ist ein reiner Seekrieg gewesen, und Holland, ein kontinentaler Staat, ist doch geradezu in seiner Existenz bedroht und, wenn auch diesmal noch nicht endgültig niedergekämpft, so doch schlimmer geschwächt worden als in dem 80jährigen Befreiungskriege.*) Das lag in erster Linie an der Größe seines Seehandels und der strategischen Lage Englands, das wie ein riesiges Sperrfort die Zugänge zur Nordsee beherrscht, solange der Gegner ihm nicht eine vollwertige Offensivflotte entgegenzustellen vermag.

* * *

Der Friede von Westminster legte Holland harte und drückende Bedingungen auf: unter anderem die Anerkennung der Cromwellschen Navigationsakte und des englischen Flaggenrechtes, ferner die Zahlung einer hohen Kriegsentschädigung (nach Clowes**) 900 000 £). Trotzdem erholte sich das Land verhältnismäßig schnell von den Folgen des Krieges, trotz der Navigationsakte wuchs der holländische Handel weiter und ermöglichte es der weisen Staatsleitung des Ratspensionärs Jan de Witt (1650 bis 1672), die Finanzen zu ordnen und dabei für die Erneuerung und den Ausbau der Flotte zu sorgen. In dem Kriege gegen Portugal (1656 bis 1661) um früheren holländischen Kolonialbesitz, vornehmlich Brasilien, kam es zu keiner Schlacht, eine portugiesische Geldablösung endete den Streit, aber in den schwedisch-dänischen Krieg (1655 bis 1660), an dem auch Polen und Brandenburg beteiligt waren, griff Holland zielbewußt und erfolgreich ein, wie schon früher zugunsten der schwächeren Seemacht, im Interesse des „Gleichgewichts" zur See. Selbstredend war für diese holländische Gleichgewichtspolitik auch — und zwar in erster Linie — der eigene Vorteil maßgebend: der holländische Handel gedieh am besten, wo keine ausgesprochene Vormacht die Seeherrschaft ausübte. Es hat wohl in dieser Zeit viele Männer in Holland gegeben, die von der Notwendigkeit einer solchen zielbewußten und tatkräftigen Politik auch gegenüber den englischen Seeherrschaftsansprüchen überzeugt waren, die Zahl der Opferbereiten aber war, zumal im Frieden, gering, der Parteihader unvermindert. Dennoch gelang es Jan de Witt, durch seine Ostseepolitik und -Kriegführung das Ansehen Hollands namhaft zu heben und manche Einbußen des ersten englischen Krieges auszugleichen. Danzig wurde vor der Übergabe an

*) „Binnen fünf Vierteljahren hatte es (Holland) etwa 1600 Kauffahrteischiffe verloren, der Herings- und Walfischfang war unterbrochen, der Ostseehandel gefährdet; in Amsterdam stockten alle Geschäfte, es standen 1500, nach anderen Berichten 3000 Häuser leer." Aus „Seehandel und Seemacht, eine handelsgeschichtliche Skizze" von Prof. E. Speck, Leipzig, Fr. Brandstetter 1900. S. 66.

**) Wm. Laird Clowes, »The Royal Navy«. London, Sampson Low etc. 1898. II. S. 200.

Schweden bewahrt, und die Abschließung der Ostsee als schwedisches mare clausum verhindert.

Inzwischen hatte sich Cromwell innerer Schwierigkeiten halber genötigt gesehen, Aufmerksamkeit und Spannkraft des englischen Volkes nach außen abzulenken. „Und die bei weitem beste, natürlichste und volkstümlichste Art, dies zu tun, mußte die Führung eines gewinnbringenden und erfolgreichen Krieges sein (by waging a lucrative and successful foreign war)“ (Clowes, a. a. O., S. 203). Das geschah gegen Spanien (1654 bis 1659).

Auch in der Ostsee waren englische Seestreitkräfte aufgetreten, zuletzt (1659) eine starke Flotte; Hollands wachsende Bedeutung in diesem Ostseekriege hatte den alten Gegner auf den Plan gerufen. Zu einer Schlacht kam es jedoch nicht; nach langer gegenseitiger Beobachtung kehrte die englische Flotte nach England zurück, wo die Wiedererrichtung des Königtums bevorstand und ihre Anwesenheit erforderte. 1660 wurde Karl II. wieder eingesetzt. Und nun, in einer Zeitspanne allgemeinen Friedens in den europäischen Gewässern (1659 war der pyrenäische Friede geschlossen), beginnt sich alsbald wieder die Eifersucht der englischen Handels- und Schiffahrtskreise auf die holländischen Erfolge zu regen; auch die politische Bedeutung, die Hollands Haltung in den Ostseefragen gewonnen hatte, verschärfte nur die aggressive Stimmung Englands. Übersee bestand bereits lange vor Kriegsausbruch de facto Kriegszustand zwischen beiden Völkern. Das wog aber nach der damaligen Auffassung nicht schwer, galt doch noch der Grundsatz „no peace beyond the line“. Wieder läßt ein Ausspruch eines hervorragenden Engländers jener Zeit uns den wahren Kriegsgrund erkennen. Monck wird das Wort zugeschrieben: „Was kommt es auf diesen oder jenen Kriegsgrund an? Was wir brauchen, ist ein Stück mehr von dem Handel, den die Holländer jetzt haben!“*) 1663 rüstete in England die Afrikanische Kompagnie unter Beteiligung königlicher Kriegschiffe und unter dem Protektorat des Lord High Admiral, des Herzogs von York, eine Expedition nach Westafrika aus. Mit 22 Segeln ging sie unter Admiral Holmes in See und nahm holländische Besitzungen in Westafrika und Nordamerika (Neu-Amsterdam, das jetzige New York). In den Augen der englischen Regierung war diese Unternehmung eine reine Privatsache, so daß Holland nichts anderes übrig blieb, als zu entsprechenden Maßregeln zu greifen. Ruyter erhielt den Auftrag, die verlorenen Besitzungen zurückzuerobern und gegen den englischen Handel außerhalb der europäischen Gewässer vorzugehen. Das geschah in überaus geschickter Weise, aber England konnte solche Maßnahmen naturgemäß nicht dulden. Sofort wurden die holländischen Schiffe in englischen Häfen beschlagnahmt und der Handelskrieg englischerseits auch in europäischen Gewässern eröffnet. Holland hoffte immer noch, den Krieg vermeiden zu können und hielt seine Handelszerstörer in Europa zurück, aber England sorgte durch einen zweiten Gewaltakt für Klarheit: im Dezember 1664 überfiel Admiral Allin den heimkehrenden holländischen Smyrna-

---

*) »What matters this or that reason? What we want is more of the trade which the Dutch now have«, Mahan, »The influence of sea power upon history 1660—1783«. London, Sampson Low etc. (Fifth edition), S. 107. König Karl II. selber soll offen bekannt haben: »There is not so lawful and commendable a jealousy in the world as an Englishman's of the growing greatness of any prince at sea.«

Konvoi in der Gibraltar-Straße. Jetzt endlich kam es zur Kriegserklärung (Januar 1665).*)

Diese zum Kriege führenden Ereignisse sind etwas ausführlicher behandelt, um zu zeigen, wie Holland ausgesprochen in der Defensive war. Es gibt politisch-militärische Lagen, in denen eine Macht, die aus irgendeinem Grunde ein Angriffsobjekt für eine andere Macht darstellt, den Gegner sowohl durch kraftvolles Auftreten wie durch defensive, friedfertige Zurückhaltung zum Losschlagen reizt — im ersteren Falle durch die einfache Gegenwirkung, im letzteren Falle durch die bloße Suggerierung einer erfolgverheißenden Überlegenheit. Für Holland wäre es ohne Frage das klügste und richtigste gewesen, selbst ungesäumt zur Offensive überzugehen und sich alle Vorteile zu sichern, die im Angriff enthalten sind, auch wenn es den Kampf gegen eine Übermacht gilt. Holland befand sich in einer Lage, die kein weiteres Zögern zuließ — die Konsequenzen aber zog man dort weder rechtzeitig und noch gründlich.

* * *

Der zweite holländisch-englische Krieg fand die Niederlande dank der Fürsorge de Witts gerüstet; man hatte große Anstrengungen gemacht, England aber doch nicht erreicht, besonders in zwei Punkten nicht: Bewaffnung und Segeleigenschaften der Schiffe. Mittlerweile hatte sich in England die Restauration vollzogen, und wenn diese innere Umwälzung daran Schuld gehabt hatte, daß die holländische Ostseepolitik ungestört bleiben mußte, so brachte die Wiedererrichtung der Königlichen Gewalt anderseits sofort einen erheblichen Vorteil für die Seekriegführung: die Erneuerung der Stellung eines Lord High Admiral und die Berufung des Herzogs von York (später Jakob II.) auf diesen Posten. Während in England dieser befähigte Fürst und Seemann für die taktische Ausbildung sorgte, lagen in den Niederlanden Bevollmächtigte der Generalstaaten dieser Aufgabe ob; selbst auf den inneren Dienst der Flotte erstreckten sich dort die Vorschriften des Parlaments. Ihre bezeichnendste Blüte treiben die innerpolitischen Verhältnisse Hollands aber in der Bestimmung, daß dem Oberbefehlshaber zur See eine Kommission von Deputierten der Generalstaaten beizugeben sei. Bei dem älteren Tromp hatte man aus besonderem Vertrauen hiervon abgesehen, Wassenaer dagegen hatte die Deputierten „nicht zugelassen", was seinem Charakter besondere Ehre macht. Der vom Parteihader angesteckte Geist der holländischen Offiziere äußerte sich in Unbotmäßigkeit, Unzuverlässigkeit und steten Eifersüchteleien. Persönliche Rücksichten werden es auch in erster Linie gewesen sein, die dazu führten, 21 Admirale für die holländische Flotte von 97 großen Schiffen zu ernennen gegenüber 9 englischen Flaggoffizieren bei 80 großen Schiffen!

Nach der ersten Schlacht, der holländischen Niederlage bei Lowestoft, schob man Wassenaer die Schuld zu; er aber hatte in Erkenntnis des unfertigen, zusammengewürfelten Zustandes seiner Flotte die Verbände erst einexerzieren wollen, ehe er sie an den Feind brachte — ein strikter Befehl der Generalstaaten hatte ihn daran

*) Die englische Kriegserklärung wurde von Holland an alle Seemächte gesandt, um sie auf die zu erwartende Schädigung des Seehandels durch den von England heraufbeschworenen Krieg hinzuweisen. Rittmeyer, a. a. O., S. 254.

gehindert und ihn zur Schlacht gezwungen! Evertsen wurde nach Lowestoft in Briel vom Pöbel geschleift und ins Wasser geworfen. Keine Autorität und keine Einheit, wohin man blickt! Ruyters Führergenie verschaffte der holländischen Flagge dennoch manchen glänzenden Erfolg in diesem Kriege, nicht zum wenigsten durch den Einfluß, den sein vornehmer, selbstloser Charakter auf seine Untergebenen ausübte, während der jüngere Tromp mit seiner leidenschaftlichen Unbotmäßigkeit die Niederlage von Northforeland verschuldete. Ruyters Vorstoß gegen die Themse, seine vorübergehende Blockade der englischen Hauptverkehrsader und seine ferneren Unternehmungen an Feindes Küste sind ein Muster offensiver Kriegführung einer Verteidigungsflotte. Freilich: England selbst hatte die Situation geschaffen, die solches Maß von Kühnheit möglich machte, indem es den Kreuzerkrieg an Stelle des Kampfes um die Seeherrschaft treten ließ — eine Anwandlung von Sparsamkeit am unrechten Ort. Die Kohlenpreise u. a. stiegen während der Blockade auf das Zehnfache des normalen Standes. Hätte England nicht Ludwigs XIV. unehrliche Absichten Holland und den spanischen Niederlanden gegenüber gekannt, die auch den Generalstaaten nicht länger verborgen bleiben konnten, so wäre der Erfolg des im ganzen siegreich durchgekämpften Krieges für die Vereinigten Provinzen wohl günstiger gewesen. Der Friede von Breda (21. Juli 1667) bestätigte das englische Flaggenrecht, immerhin mußten die Navigationsakte insofern eingeschränkt werden, als den Holländern die Einfuhr von Produkten ihres deutschen Hinterlandes nach England eingeräumt wurde. New York aber verblieb England.

Auch der zweite Krieg war ein reiner Seekrieg, in ihm wurde vorwiegend um die Seeherrschaft gekämpft; so hatte Holland in richtiger Konzentration der Absicht diesmal die Schiffahrt eingeschränkt und die Fischerei untersagt, so daß reichliches Personal für den Krieg zur Verfügung stand; als England den Gesichtspunkt der Kriegführung gegen die Hauptstreitmacht des Gegners zeitweise aus dem Auge verlor und sich an den Kreuzerkrieg hielt, rächte sich dieser Fehler bald bitter. Das Bestreben, dem Gegner mit dem ersten Schlage zuvorzukommen, ist hier auf beiden Seiten stark ausgeprägt — es liegt in der Natur der Seekriegführung und ihrer Kampfmittel, daß eine energische Kriegsleitung ganz allgemein bestrebt sein muß, einen Seekrieg möglichst überraschend zu beginnen.*)

* * *

Frankreichs wachsende Macht hatte auf den Friedensschluß gedrückt, sie überschattete auch die nächsten Jahre nach dem Kriege. Die beiden Seemächte fühlten

---

*) „Ist der Entschluß zum Kriege gefaßt, oder wird es wahrscheinlich, daß ein Konflikt der Interessen nicht anders als durch Krieg zu lösen ist, so müssen die diplomatischen Verhandlungen und die militärischen Vorbereitungen derartig Hand in Hand miteinander gehen, daß der Bruch zu einem für die militärische Aktion möglichst günstigen Zeitpunkte erfolgt. Durch geschickte diplomatische Verhandlungen und rechtzeitigen Bruch kann ein Vorsprung in den Rüstungen gewonnen werden, der die Aussichten auf militärischen Erfolg wesentlich zu steigern vermag." v. Blume, General der Infanterie z. D.: „Strategie, ihre Aufgaben und Mittel", III. Auflage, Berlin 1912, E. S. Mittler & Sohn. S. 17. (Unterstreichungen von mir. G. v. F.)

sich durch Ludwigs XIV. Devolutionskrieg auf ihren eigensten Gebieten, dem Meere und dem Handel, von einem Dritten bedroht (Colberts Werk), und das führte sie zusammen; die Tripelallianz England-Holland-Schweden setzte dem erobernden Sonnenkönig eine Grenze. Die Folge waren verstärkte, zielbewußte Anstrengungen Ludwigs zur Unterwerfung Hollands, zunächst durch ein geschicktes Intrigenspiel, das die Niederlande ihrer Bundesgenossen beraubte. Schon damals spielten diplomatische Geheimverträge, deren Inhalt wesentlich, zum Teil diametral von dem der öffentlichen abwich, eine große Rolle. Das englische Volk glaubte im Bunde mit Holland gegen Frankreich zu rüsten, die englische Regierung vereinigte sich mit Frankreich zum Kriege gegen Holland. Ludwig XIV. brachte eine vollständige Einkreisung Hollands zustande, indem er auch die Erzbischöfe von Köln und Münster für sich gewann. „Nur an der Einsicht und der deutschen Gesinnung des Großen Kurfürsten scheiterten Ludwigs Künste. Dieser wies den Antrag eines Bündnisses, für das man ihm das Herzogtum Geldern bot, mit Verachtung zurück; er warnte Holland und war entschlossen, für die Rettung der Republik und zur Sicherung Deutschlands zu tun, was in seinen Kräften stand." (Rittmeyer, a. a. O., S. 311.) Wie im übrigen jener Zeit jedes Verständnis dafür mangelte, was der europäische Kontinent in Hollands Seemachtstellung zu verlieren drohte, zeigt die berühmte Denkschrift Leibniz', in der dieser deutsche Gelehrte bei seinem Versuch, Ludwig XIV. von Deutschland abzulenken, die Beseitigung der holländischen Weltstellung durch Wegnahme der niederländischen Kolonien und Unterdrückung des holländischen Handels anrät.

Die englische Regierung sorgte durch das geradezu beleidigende und herausfordernde Benehmen einer kleinen Yacht — die entsprechenden Befehl erhalten hatte — für einen „Zwischenfall"; wieder war Holland in der Defensive, wieder überschritt seine Regierung im Nachgeben die Grenzen des mit Ehre und Würde eines souveränen Staates Vereinbaren — wieder folgte ein neuer englischer Gewaltakt (Angriff auf einen Konvoi), schließlich am 7. April 1672 die Kriegserklärung aller Verbündeten. Es begann ein konzentrischer Angriffskrieg auf die Vereinigten Provinzen.

* * *

In den dritten holländisch-englischen Krieg traten beide Flotten in annähernd unveränderter Materialstärke ein, dagegen hatte sich in organisatorischer und personeller Beziehung manches zugunsten Hollands gewendet. Prinz Wilhelm von Oranien war als Statthalter wieder an die Spitze des Kriegswesens der Niederlande getreten, er führte ein „Revirement" der Kommandanten durch und ernannte Ruyter zum Leutnant-Admiral-General, in welcher Eigenschaft er Vorgesetzter der übrigen Leutnant-Admirale war. Demgegenüber hatte in England der katholische Herzog von York auf Grund der Testakte des Parlaments zurücktreten müssen, der König ernannte keinen neuen Lord High Admiral, und während in Holland Ruyters Einfluß Disziplin und taktisches Verständnis gehoben hatte, machten sich jetzt in England die Parteiungen (katholische Hofpartei — protestantische Parlamentsanhänger) unliebsam geltend.

Die holländische Flotte jedoch hätte angesichts des vorhandenen Wohlstandes und der politischen Lage viel stärker sein können und müssen, die alte, noch gesteigerte

Uneinigkeit und Parteisucht hatte wieder vieles versäumen lassen; besonders groß war die artilleristische Überlegenheit Englands, der holländischen Flotte fehlte so die nötige Offensivkraft; am schlimmsten sah es beim Landheere aus, das gänzlich vernachlässigt war — die Ernennung Wilhelms von Oranien, eines Jünglings von 21 Jahren, zum Generalkapitän der Armee und später zum Statthalter wurde die Rettung des Landes. Diesmal war es kein reiner Seekrieg mehr, sondern zugleich ein Landkrieg mit zwei Fronten; 70 000 Holländer gegen 150 000 Verbündete! Bald genug war die Verteidigung auf die Provinz Holland zurückgedrängt. Die Absicht der Verbündeten, in diese ohnehin fast verzweifelte Lage Hollands mit einer Landung einzugreifen, hätte das Schicksal der Vereinigten Provinzen besiegelt. Ruyters glänzende Führung in der Schlacht bei Solebay verhinderte die Ausführung dieses Unternehmens. Die regierende Partei der Republikaner war angesichts der Notlage*) zu demütigenden Friedensbedingungen bereit, Wilhelm von Oranien aber wurde die Seele des Widerstandes. Ruyter hielt sich, wie vor Solebay, auf der flachen Schooneveld Reede, wo er unangreifbar war und seinerseits den Augenblick zum Vorstoß wählen konnte. Er führte in dem ganzen Kriege eine strategische Defensive in offensivster Form**) durch und leistete Bewundernswertes. Obwohl das Land sich nach verschiedenen Seiten unter ungünstigsten Umständen verteidigen mußte, fand Ruyter Zeit und Gelegenheit, das „delenda Carthago" des englischen Lordkanzlers mit einem Vorstoß auf die Themse zu erwidern. In drei kühnen Schlachten (Schooneveld I, II und Texel) schlug er die Landungsgefahr endgültig ab und brachte einen ostindischen Konvoi ein, der für das hart bedrängte Land unendlich viel bedeutete.

England hatte mit dem verbündeten Frankreich keine guten Erfahrungen gemacht,***) die Zuverlässigkeit der französischen Seekriegführung wurde angezweifelt; es kam zum Frieden zwischen England und Holland, der am 19. Februar 1674 wieder in Westminster

---

*) Die reichen Kaufherren waren nach Dänemark, Hamburg und England geflüchtet; Geschäfte, Schulen, Gerichte standen still; die Staatsschuldscheine fielen auf 30 Prozent, die Aktien der Ostindischen Kompagnie auf die Hälfte des Nominalwertes (nach Prof. E. Speck, a. a. O., S. 68).

**) Ruyter lehnte sich keineswegs taktisch an die Küste an, benutzte vielmehr seine flache Großreede nur als gesichertes Aufmarschgebiet, an dem Grundsatze offensiver Kriegführung unentwegt festhaltend. Ermöglicht wurde ihm das rechtzeitige Ausnutzen der sich bietenden Gelegenheiten durch den von ihm vervollkommneten Aufklärungsdienst und unablässiges Fühlunghalten am Gegner.

***) Über die Schwäche von Bündnissen siehe Rittmeyer a. a. O. S. 356, Mahan a. a. O. S. 156, ferner v. Janson, Generalleutnant z. D. „Geschichte des Feldzuges 1814 in Frankreich", Berlin 1903, E. S. Mittler & Sohn: „In jedem Kriege basiert die Strategie auf der ihr von der Politik geschaffenen Lage; der denkbar glücklichste Fall ist es, allerdings für den Feldherrn auch der verantwortungsvollste, wenn die Politik nach Beginn der Kriegshandlung schweigt und erst bei den Friedensverhandlungen wieder die Führung übernimmt. Bei Koalitionskriegen ist das nahezu ausgeschlossen; die Strategie wird von vornherein von der Rücksichtnahme auf die verschiedenartigen Interessen der Verbündeten beeinflußt" (Band I, S. 7). Schließlich v. Blume, a. a. O. S. 19 u. 21: „Die Kraft einer Koalition von Staaten bleibt stets zurück hinter der Summe der Kräfte, zu deren Entfaltung die einzelnen Staaten an sich befähigt sind . . . . Immer bleibt in Koalitionskriegen dem Mißtrauen, der Mißgunst, der Eifersüchtelei, dem Mißverständnis, der Unbotmäßigkeit und dem Ränkespiel ein viel weiterer Spielraum, als in einem mit den einheitlichen Streitkräften einer Macht geführten Kriege." — Die gleichen Schwächen hafteten allerdings bis zum gewissen Grade der Kriegführung des losen Staatenbundes der Vereinigten Provinzen ständig an.

geschlossen wurde. Das englische Flaggenrecht wurde noch schärfer festgesetzt, die englische Vorherrschaft zur See ausdrücklich von Holland anerkannt, ebenso New York endgültig abgetreten, und 2 Mill. Gulden waren zu zahlen — aber die Existenz des Landes war gerettet und mehr als das, wenn man vergleicht, was England (abgesehen von Ludwigs XIV. Ansprüchen) 1672 gefordert hatte: 1 Mill. £ Kriegskosten, ferner jährlich 10 000 £ Abgabe für die Heringsfischerei und als Pfand Abtretung dreier großer Inseln an der Maaß- und Schelde-Mündung! Das waren die Bedingungen, für die Wilhelm von Oranien englischerseits seinerzeit die Souveränität angeboten war — er hat sie von dem Vaterlande abzuwenden unternommen und das schwere Werk mutig und tatkräftig vollendet, als die bisher regierenden Männer — und selbst Jan de Witt — es für vertretbar hielten, schwere Demütigungen auf sich zu nehmen. „Das Gefühl der sittlichen Verantwortlichkeit schwächt sich bei den Menschen ab in dem Maße, wie es sich auf verschiedene Köpfe verteilt. Parlamente sind immer gewissenloser als Monarchen; einer versteckt sich immer hinter den andern. Der Monarch aber sagt sich: meine und meines Hauses Ehre steht auf dem Spiel.“*)

* * *

Die holländische Seekriegführung in diesem zweijährigen Kampfe ist geradezu glänzend, sie zeigt sich hier auf ihrem Höhepunkte. Die Tragik der Geschichte holländischer Seemacht tritt jetzt in den Vordergrund. Es war das letzte große Ringen zwischen den beiden Nordseerivalen. Was nun folgt, ist ein Verklingen und Absterben, mehr politisch als rein militärisch verschuldet.

England hatte eine weitere Stufe auf seiner Bahn erklommen: der einzige ebenbürtige Gegner jener Zeit hatte die britische Suprematie feierlich anerkennen müssen. „Trotz der niederländischen Heldentaten zur See stand es 1674 fest, daß die erste Seemacht der Welt fortan England hieß“. (Nauticus 1900.)

Überblickt man die drei Friedensschlüsse nach den holländisch-englischen Kriegen, so erkennt man, daß alle holländischen Erfolge nur Einzelerfolge einzelner Männer waren: Tromp der Ältere, Jan de Witt, Ruyter und Wilhelm von Oranien stehen da an erster Stelle. Das Volk stand nicht geschlossen hinter ihnen, was sie erreichten, mußten Teilerfolge bleiben, weil kein festes, ideales Band die Führer dauernd mit der Nation verknüpfte. In dem Befreiungskampf gegen Spanien hatte das holländische Volk ein gemeinsames ideales Ziel gehabt, und ihm folgend war es aufgestiegen zu Unabhängigkeit, Größe und Macht. Der Gedanke der religiösen und politischen Freiheit hatte alle Volksschichten ergriffen und begeistert, dazu gesellte sich dann — die beiden andern bald überstrahlend — die Idee der Seemacht, der Handelsherrschaft. Gewiß zeigt auch jene Zeit Parteihader und engherzig selbstsüchtige Motive — in diesen Fehlern steht der Holländer dem Deutschen besonders nahe —, aber im großen und ganzen ist hier ein gemeinsames, hohes Ziel, das allen teuer ist, das nur von einem Führer gezeigt zu werden braucht, um die Massen hinter ihn zu bringen.

*) „Englands Weltherrschaft und die deutsche Luxusflotte.“ Von Lookout. Berlin 1912, Verlagsanstalt Politik. S. 15.

Ein solches einheitliches Volksideal, ein allgemeiner Glaube an die Sache war in den Kriegen gegen England nicht vorhanden. Als die See- und Handelsmacht Mitte des 17. Jahrhunderts ihren Höhepunkt erreichte, ja schon in den letzten Phasen des Aufstiegs, stellte sich jene satte, behagliche Zufriedenheit ein, die auch dem Deutschen nicht fremd ist und die nur zu leicht geeignet ist, Idealismus und Tatkraft zu lähmen. Erst die Zeit der schwersten Bedrängnis im dritten Kriege schloß das Volk wieder um einen Führer und einen alles beherrschenden Gedanken zusammen. Auch unsere eigene Geschichte weist die Charakterhöhepunkte, den größten seelischen Aufschwung des Volkes in und unmittelbar nach den Zeiten tiefster Schmach und bitterster Not auf. Dem Holland des 17. Jahrhunderts ist es nicht gelungen, über seine eigene Blütezeit kraftvoll hinwegzukommen. Die Notwendigkeit der Seemacht erkannten nach den Befreiungskriegen nur die direkt Interessierten, die Kaufleute, und auch sie nur unvollkommen und einseitig. Wie die Landprovinzen den Flottenrüstungen widerstrebten, so vernachlässigten die Kaufherren das Landheer. Jan de Witt sah deutlich die Notwendigkeit zielbewußter, dauernder Rüstungen,*) aber er war kein Monarch, auch kein Cromwell, und das Volk war ein Volk von Eigenbrödlern. Die Saat politischer Zwietracht und Parteiverhetzung ging üppig auf und erstickte die Blüten des heldenhaften holländischen Seemannsgeistes, der in der Geschichte seinesgleichen sucht, der bei entschlossenem Zusammengehen des ganzen Volkes vielleicht imstande gewesen wäre, in der Nordsee ein Gleichgewicht der Kräfte herzustellen — wie anders hätte sich dann Europas Kontinentalpolitik entwickeln können!

Der große Oranier kam für Holland doch zu spät, seine beispiellosen Taten konnten die sofortige politische Vernichtung des Landes verhindern, die innere Umwandlung der Seegroßmacht in einen selbstgenügsamen Kaufmannsstaat ohne politisches Gewicht aber nicht mehr aufhalten.**)

Seltsam und recht kennzeichnend: das Volk, das hartnäckiger als viele andere um seine Freiheit und „Selbstregierung" gekämpft hat, gibt in verblendeter und leidenschaftlicher Verkennung des Wesens menschlicher Freiheit ohne zwingenden äußeren Grund sein politisches Selbstbestimmungsrecht mehr und mehr wieder auf, als es die materiellen Gegenwartsvorteile auch eines wenig ehrenvollen Friedens mehr lieben gelernt hat, als jene Ideale, durch die es groß geworden. Vestigia terrent — gewiß, niemand aber verkenne, wie tief die Anlage zu solcher Friedensentartung deutschem Wesen eigentümlich ist.

In England gab es ein Ideal — eben England selbst! Für das Land, für Englands Größe und Zukunft traten alle ein, und obwohl zwei große inner-

*) Bereits im Oktober 1670 hatte er geschrieben: „Die Vermehrung der Armee und der Flotte würde nicht nur dem Staate zur Ehre gereichen, sondern das wirksamste Mittel bilden, einen neuen Krieg zu verhindern." Frhr. v. Freytag-Loringhoven: „Krieg und Politik in der Neuzeit". Berlin 1911, E. S. Mittler & Sohn. S. 10.

**) „Hollands koloniale Entwicklung ist ein typisches Beispiel dafür, daß Menschenreichtum, Handel und Schiffahrt die notwendigen Vorbedingungen wirklich erfolgreicher überseeischer Politik sind, daß diese Faktoren aber alle insgesamt doch nicht ausreichen, um eine durch günstige Umstände gewonnene Großmachtstellung dauernd zu behaupten, sondern daß hierfür zu den materiellen auch politisch-moralische Qualitäten hinzutreten müssen." Paul Rohrbach: „Deutschland unter den Weltvölkern", 3. Auflage. Berlin-Schöneberg 1911, Buchverlag der Hilfe. S. 157.

politische Umwälzungen in diesen Zeitabschnitt fallen (Karl I. — Cromwell — Karl II.), waren die äußere Politik und die Kriegführung einheitlich und zielbewußt: Rule Britannia, Britannia rule the waves — diesem Leitmotiv englischen Denkens haben sie alle gedient, in bösen und in guten Tagen, der Republikaner Blake wie der royalistische Prinz Ruprecht von der Pfalz, der Herzog von York wie der brave Monck, der sich für Karl I. schlug, später ein Vertrauter Cromwells war und dann für die Restauration Karls II. eintrat! Und ebenso die Politiker des Landes und das Volk. Durch solche Einmütigkeit in dem einen Hauptpunkte wurden doch immer wieder alle inneren Schwierigkeiten überwunden, ohne daß Englands Bahn unter den übrigen Völkern litt; im Gegenteil, sie hat in steter Steigung weiter aufwärts geführt. Wenn man den Sinn jenes Nationalliedes etwas weiter faßt und ihn wiedergibt mit „England, England über alles“, so muß man anerkennen, daß die englische Geschichte, zumal die jener Zeit, eine folgerichtige, unentwegte Betätigung dieses Gedankens ist.

(Schluß folgt.)

G. v. F.



Die Annahme des französischen Flottengesetzes.

Am 13. Februar ist das französische Flottengesetz von der Deputiertenkammer mit der überwältigenden Mehrheit von 452 gegen 73 Stimmen angenommen worden, nachdem es seit Anfang Februar 1910, dem Zeitpunkt seiner Einbringung durch den damaligen Marineminister, Vizeadmiral de Lapeyrère — also volle 2 Jahre —, der Verhandlung geharrt hatte. Am 12. März erteilte auch die Marinekommission des Senats ihre Zustimmung, so daß die Annahme des Gesetzes auch durch den Senat außer Zweifel steht.

Einmal waren es im Laufe der beiden letzten Jahre die Neuwahlen zur Kammer mit ihren Vorläufern und Begleiterscheinungen, wiederholt vor allem Kabinettskrisen — Briand, Monis, Caillaux —, die den Zeitpunkt der Verhandlung des Flottengesetzes immer wieder in weitere Ferne rückten; ebenso häufig ließ die allgemeine innerpolitische Lage ihre Zurückstellung der Regierung angebracht erscheinen. Vom Beginn seines Amtsantritts an bemühte sich M. Delcassé, der den Schöpfer des Flottengesetzes im Frühjahr 1911 als Marineminister ersetzte, im Parlament und im Volke den Boden für die Annahme des Gesetzes systematisch vorzubereiten. In der Flottenparade und den Manövern im September 1911 gipfelten diese überaus geschickt in die Tat umgesetzten Bestrebungen, deren Erfolg zu jener Zeit bereits völlig gesichert erschien, als die „Liberté"-Katastrophe und die ihr folgenden peinlichen Enthüllungen noch in letzter Stunde die baldige Erreichung des Zieles wieder in Frage zu stellen schienen. Indessen zeigte sich bald, daß die durch die äußere politische Lage im vorigen Herbst im französischen Volke erzeugte Stimmung, die durch ein Selbstbewußtsein — ob berechtigtes oder unberechtigtes, kann hier unentschieden bleiben — gekennzeichnet wurde, wie es ausgeprägter seit Jahrzehnten von den Franzosen nicht zur Schau getragen worden ist, jede Stärkung der Rüstung begünstigte. Daß ein solcher Augenblick je von einem französischen Staatsmann versäumt worden wäre, wird man keinem von ihnen nachsagen können, und so benutzte auch M. Delcassé den Augenblick, in dem eine mit Begeisterung ins Werk gesetzte öffentliche Geldsammlung zur Förderung des Militärflugwesens die erste Million überschritt, in dem gleichzeitig die öffentliche Meinung nachdrücklich die Verstärkung des Landheeres forderte, um dem solange zurückgestellten Flottengesetz zur Annahme zu verhelfen. Einer Verzögerung in der Durchführung des Gesetzes, deren Beginn ursprünglich auf das Jahr 1910 festgesetzt worden war, hatten M. Delcassé und sein Vorgänger durch Einbringung besonderer Gesetzentwürfe zu Beginn der Jahre 1910 und 1911 vorgebeugt, durch die der Bau von je zwei Linienschiffen — 1910: ein Vermehrungsbau, ein Ersatz „Brennus"; 1911: zwei Vermehrungsbauten — sowie eines Doppeldocks in Toulon, wie sie im Gesetz vorgesehen, genehmigt wurde.

Das Wesen des französischen Flottengesetzes — loi navale sur la constitution de la flotte —, das neben dem Ausbau und der Erneuerung der Flotte auch den Ausbau der Häfen vorsieht, die Denkschrift zu dem Gesetz, das dessen Zweck und Inhalt erläutert, sowie die marinepolitische Vorgeschichte des Gesetzes sind im Maiheft 1910 bereits eingehend besprochen. Da die Marinekommission der Kammer ebenso wie der Minister Einzelheiten an dem ursprünglichen Entwurf abgeändert hat,

so seien im Folgenden die Bestimmungen des Gesetzes nochmals kurz zusammengefaßt; alsdann sei das für die Beurteilung des Gesetzes, der französischen Marinepolitik im allgemeinen sowie einzelner militärischer und technischer Fragen Wesentliche aus den Parlamentsverhandlungen zusammengestellt. Diese können bekanntlich in Frankreich stets sachliches Interesse beanspruchen, wenn auch auf der andern Seite eine große Zahl der Redner jahraus jahrein vorwiegend für die Interessen irgendwelcher Kategorien ihrer Wähler — beim Marineetat naturgemäß der Werftarbeiter und unteren Marinebeamten — spricht oder für allgemeine Interessen ihrer Wahlbezirke eintritt, wie es alljährlich z. B. seitens einer Anzahl von Abgeordneten zugunsten der Erhaltung von Rochefort und Lorient als Kriegshäfen geschieht, ohne daß dadurch gerade der Sache genützt würde.

1. Das Gesetz.

Artikel 1. Zusammensetzung der Flotte:

1. Schlachtflotte: 28 Linienschiffe, 10 Aufklärungsschiffe, 52 Hochseetorpedoboote.
2. Auslandflotte: 10 Auslandschiffe; nach Bedarf: Avisos und Kanonenbote.
3. Flottillen der unterseeischen Verteidigung: 94 Unterseeboote, 4 Streuminenschiffe (porteurs et mouilleurs de mines); nach Bedarf: Minensuchfahrzeuge und Torpedoboote.
4. Spezialschiffe: 3 Vermessungsfahrzeuge, 3 Transportschiffe; nach Bedarf: Schul- und Fischereischutzschiffe.

Artikel 2. Lebensdauer der Kriegschiffe: Linienschiffe, die vor 1906 auf Stapel gelegt sind, 25 Jahre, nach 1906 20 Jahre; Aufklärungsschiffe 20 Jahre, Torpedo- und Unterseeboote 17 Jahre; andere Schiffe je nach dem Maß ihrer Abnutzung. Die Lebensdauer rechnet von Erteilung des Befehls zur Stapellegung (auf Staatswerft) oder der Genehmigung des Kontraktes (mit einer Privatwerft) bis zum Augenblick der Fertigstellung des Ersatzschiffes. Im Falle eines Schiffsverlustes ist das Ersatzschiff spätestens im Laufe des dem Verlust folgenden Jahres auf Stapel zu legen.

Artikel 3. Indiensthaltungsplan. 1. Schlachtflotte: mindestens die Hälfte der Linienschiffe, Aufklärungsschiffe und Hochseetorpedoboote dauernd mit voller Besatzung in Dienst, der Rest grundsätzlich mit reduzierter Besatzung.

2. Auslandflotte: im Auslandsdienst tätige Schiffe, Avisos und Kanonenboote stets mit voller Besatzung; sonst mindestens ein Viertel der Besatzung.

3. Flottillen der unterseeischen Verteidigung: die Hälfte der noch in Dienst befindlichen Küstentorpedoboote mit voller, die andere Hälfte mit reduzierter Besatzung; Unterseeboote stets mit voller Besatzung.

4. Spezialschiffe: gemäß besonderen Bestimmungen.

Artikel 4. Besatzungsetats werden für alle Schiffsklassen und die verschiedenen Bereitschaftszustände der Schiffe vom Minister festgesetzt.

Artikel 5. Der Besatzungsetat der Schiffe der Schlachtflotte sieht bei reduzierter Besatzung mindestens drei Fünftel des Geschützführer- und Maschinenpersonals sowie die Hälfte der übrigen Spezialisten vor. Im Bedarfsfalle kann der Etat einzelner oder sämtlicher Schiffe mit reduzierter Besatzung auf Grund eines Erlasses

des Ministers aufgefüllt werden. Einmal im Jahre kann die Auffüllung durch Reservisten erfolgen.

Artikel 6. Personalbestand. Es ist bereitzustellen: 1. das für die Bemannung der Schiffe gemäß Artikel 3 bis 5, 2. das für die Schulschiffe, 3. das für die Landinstitute nötige Personal, sowie 4. ein Zuschlag von 7 Prozent des Gesamtbedarfs.

Munition und Vorräte. Artikel 7. Die an Land lagernde zweite Chargierung soll das 1½fache des an Bord befindlichen Kriegsetats betragen.

Artikel 8. Die Kriegsvorräte an Inventar und Material werden in einer Menge bereitgehalten, die sich durch die Stärke der Seestreitkräfte, den Umfang der Friedensvorräte und die Möglichkeit ihrer Ergänzung in Kriegszeiten bestimmt. Der Berechnung wird eine bestimmte — vom Minister festzulegende — Zahl von Kriegsmonaten und Seetagen in jedem Monat zugrunde gelegt. Die Kriegsvorräte sind immer vollzählig. Für die Menge der Vorräte für den laufenden Friedensbedarf wird ein Normalmaß festgelegt, das in der Regel einem mittleren Bedarf für 12 Monate entspricht. Für Artikel, die sich schnell neu beschaffen lassen, ist als Norm der Bedarf für im Mittel 9 Monate anzunehmen; für Artikel, die jährlich zu ersetzen sind, 15 Monate (Maximum 21, Minimum 9 Monate); für leicht verderbliche Artikel je nach den Umständen.

Artikel 9. Die Regierung wird ermächtigt, die im Etat A*) aufgezählten Schiffe zu bauen. Am 1. Januar 1920 soll der Bau der Linienschiffe vollendet sein. — Die Kosten**) für die Neubauten sind in die Etats von 1912 bis 1919 aufzunehmen. Überschreiten in einem Jahre die Ausgaben für Neubauten den Voranschlag, so wird der Überschuß dem nächstjährigen Etat zur Last geschrieben bis zu einem Betrage, der jedes Jahr durch das Finanzgesetz festgelegt wird.**)

Artikel 10. Die Regierung wird ermächtigt, die im Etat C***) aufgezählten Hafenbauten auszuführen. Die Reihenfolge der Arbeiten bestimmt nach dem vorliegenden Bedürfnis der Minister. Die im Etat eines Jahres bewilligten, aber nicht aufgebrauchten Kredite für Hafenbauten sind übertragbar auf das folgende Rechnungsjahr.

Folgende **Abänderungen sind an dem ursprünglichen Entwurf** vor seiner Genehmigung vorgenommen:

1. Durch die Notwendigkeit, die „Liberté" durch ein neues Schiff zu ersetzen, ist die Zahl der 1912 auf Stapel zu legenden Schiffe von zwei auf drei gestiegen (drei Ersatzschiffe: „Liberté", „Carnot", „Charles Martel"). Davon werden zwei auf den Staatswerften Brest und Lorient, eins auf einer Privatwerft gebaut werden.

2. Infolge der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Staatswerften Brest und Lorient durch Verbesserung der Anlagen†) ist es möglich geworden, auf ihnen alle

*) Bauplan siehe Maiheft 1910, S. 562; wegen Abänderung vgl. weiter unten.

**) Vgl. weiter unten.

***) Vgl. Maiheft 1910, S. 564 und Märzheft 1910, S. 373/74.

†) Die Menge des täglich in Brest verarbeiteten Stahlmaterials ist in den letzten Jahren von 20 auf 27 t, d. h. um 35 Prozent gestiegen; eine weitere Steigerung auf 38 t ist zu erwarten.

20 Monate — statt alle 24 — je ein großes Schiff auf Stapel zu legen, wodurch die letzten großen Schiffe des Programms schon 1917 begonnen und am 31. Dezember 1919 fertiggestellt werden können. Der Bauplan der Linienschiffe gestaltet sich danach wie folgt: 1912: 3, 1913: 2, 1914: 2, 1915: 4, 1917: 2; dazu 1917, 1918 und 1919 je 2 Aufklärungsschiffe.

3. Durch den Ersatzbau für „Liberté" werden die Kosten um 58,2 Mill. *M* (einschl. 6,89 Mill. für Geschützrohrreserve und Munition) erhöht. Die Gesamtsumme für Neubauten — einschließlich Geschützrohrreserve und Munition — beträgt nunmehr 1 118 970 400 *M* statt 1 060 795 200 *M*. Die Neubauraten verteilen sich in runder Summe auf die einzelnen Etats wie folgt: 1912: 128 Mill. *M*; 1913: 136; 1914: 140; 1915 bis 1919: je 144 Mill. *M*.

4. Der Minister beabsichtigte anfänglich, Überschreitungen des Kostenanschlags in den ersten Jahren der Ausführung des Gesetzes jedesmal auf den nächsten Etat überzuschreiben, sie aus der Staatskasse gewissermaßen als Vorschuß zu nehmen und ihr diese Vorschüsse, die bis zum 1. Januar 1917 auf 111,2 Mill. *M* ansteigen sollten, in den letzten, weniger belasteten Jahren zurückzuerstatten. Die Budgetkommission der Kammer zog diesem Verfahren dasjenige der Deckung der jährlichen Überschreitungen durch einen Nachtragsetat vor.

5. Wie schon in die Gesetzentwürfe über die Inbaugabe der 1910- und 1911-Linienschiffe wurde auch in das Flottengesetz eine Bestimmung aufgenommen, welche die Vergebung der Bauten an solche Gesellschaften verbietet, an denen Deputierte oder Senatoren als Direktoren oder Mitglieder des Aufsichtsrates interessiert sind.

6. Die im ursprünglichen Entwurf vorgesehene Gliederung der Seestreitkräfte in 2 Flotten zu je 2 Geschwadern von 6 Linienschiffen ist von der Marinekommission gestrichen worden, um dem Minister in bezug auf die taktische Gliederung und die strategische Verteilung der Seestreitkräfte den jeweiligen besonderen Verhältnissen entsprechend freie Hand zu lassen. Es ist nur bestimmt, ein wie großer Teil der Schlachtflotte voll besetzt in Dienst zu halten ist.

7. Die Personalreserve ist von 5 auf 7 Prozent des Gesamtpersonalbestandes heraufgesetzt worden.

2. Die Verhandlungen im Parlament.

Marinepolitik. Bei den Verhandlungen im Parlament stand naturgemäß die Besprechung der französischen Marinepolitik sowie die der Bedeutung des Gesetzes im Rahmen dieser Politik im Vordergrunde. Sowohl von dem Marineminister als auch von zahlreichen Abgeordneten wurden die — unseren Lesern seit langem hinreichend vertrauten — Vorzüge eines langfristigen Gesetzes zur automatischen Erneuerung der Flotte in militärischer, technischer, ökonomischer und sozialpolitischer Hinsicht unter Hinweis auf die von der deutschen Marine gemachten Erfahrungen hervorgehoben. Es wurde anerkannt, daß gerade Frankreich bei seinem rein parlamentarischen Regime und dem dadurch bedingten häufigen Minister- und Systemwechsel eines solchen Gesetzes mehr als andere Mächte bedürfe. Dies will besonders betont sein, da gerade in Frankreich das Parlament bisher eine starke Abneigung gegen die Festlegung des Flottenausbaues durch ein Gesetz an den Tag legte, weil man fürchtete,

der Kammer für spätere Zeiten in gewisser Weise die Hände zu binden, und weil man eine Beeinträchtigung des Budgetrechtes witterte, die in Wirklichkeit natürlich keineswegs vorliegt, da ja die Ausgaben für die Durchführung des Gesetzes der jährlichen Bewilligung unterliegen. Es wurde sogar von einer Seite zugegeben, daß die unzureichende Stärke der französischen Flotte teilweise darin ihre Ursache habe, daß das Parlament sich zu häufig in technische Angelegenheiten der Marine gemischt und dieser nicht selten Vorschriften gemacht habe, ohne gleichzeitig die nötigen Mittel zu ihrer Durchführung zu bewilligen. Anderseits wurden die letzten Endes erfolgreichen, wenn auch durch die Anhänger der jeune école zeitweise beeinträchtigten Bemühungen der Minister de Lanessan und Thomson, den Ausbau der Flotte durch einen auf eine Anzahl von Jahren verteilten Bauplan (1900 und 1906) festzulegen, in vollem Maße gewürdigt. Von den Lehren der jeune école ist es in den letzten Jahren still geworden in der französischen Kammer; durch die Lehren des ostasiatischen Krieges und die Folgerungen, die die anderen großen Seemächte aus ihnen gezogen haben, ist der Gedanke einer an die Küste gebundenen reinen Defensiv-Streitmacht aus Torpedo- und Unterseebooten völlig in den Hintergrund gedrängt. Die Schaffung einer zur Ausübung energischer Offensive befähigten Schlachtflotte ist als zu erstrebendes Ziel der Marinepolitik in Frankreich heute fast allgemein anerkannt. Dabei wurde bei den Kammerverhandlungen die Marine als ein dem Heere gleichberechtigtes Mittel zum Schutz des Landes und zur Aufrechterhaltung des Friedens bezeichnet. „La France, pour sa défense, a besoin de ses deux bras: de son bras droit, qui est l'armée de terre, et de son bras gauche, qui est la marine." Eine Äußerung Gambettas über den Nutzen, den selbst im Kriege von 1870 — einem fast reinen Landkriege — die französische Flotte dem Lande geleistet hat, wurde als Beleg hierfür angeführt. Von ganz besonderem Interesse sind in diesem Zusammenhange die Worte, mit denen ein Abgeordneter der bekannten Äußerung Churchills — die deutsche Flotte stelle in gewisser Beziehung einen Luxus dar — entgegentrat: „C'est un luxe comme la pompe à incendie. Seulement si elle n'est pas là, on brûle." („Sie ist ein Luxus wie die Feuerspritze. Nur wenn sie nicht da ist, brennt man ab.") Die politischen Ereignisse der letzten Jahre und nicht zum wenigsten die des Sommers 1911 dürften die Wahrheit dieser Worte in schlagendster Weise bewiesen haben; man wird es daher wohl verstehen, wenn auch die Franzosen sie auf ihre Verhältnisse angewendet wissen wollen.

Nach allem kann es nicht wundernehmen, wenn — abgesehen von einzelnen Sozialisten der äußersten Linken, die sogar unter gewissen Voraussetzungen die Teilnahme ihrer Parteigenossen an einem Kriege in Frage stellten — die Redner sich über den wahrscheinlichen Erfolg aller Abrüstungsbestrebungen im allgemeinen sehr skeptisch äußerten. In diesem Sinne wies M. Thomson darauf hin, daß seinerzeit Gambetta trotz seiner Hoffnung auf eine zukünftige internationale Verständigung zum Zwecke der Rüstungsbeschränkung in seinem Wahlprogramm dennoch energisch auf Stärkung der Rüstung drang, um jeder Bedrohung Frankreichs von außen her vorzubeugen. In dem gleichen Sinne hob derselbe Abgeordnete hervor, daß England, „das doch vor allen andern geneigt sei, eine aufrichtige Friedenspolitik zu betreiben, trotzdem die Notwendigkeit einer Verstärkung seiner Rüstung und seine

Geneigtheit zu einer besonderen Anstrengung in dieser Richtung mehr als alle andern Völker betone." Ebenso wurden die Worte des englischen Schatzkanzlers Lloyd George angeführt: „Solange nicht Eifersucht, Furcht, Argwohn und Ehrgeiz unter den Nationen erstickt sind, solange wird man Schiffe bauen und große Heere unterhalten müssen"; und schließlich wurde der Ausspruch Roosevelts erwähnt: „Bei der gegenwärtigen internationalen Lage ist es die Pflicht einer Nation, die auf die friedliche Schlichtung der Streitigkeiten durch ein Schiedsgericht dringt, sich auf eine hinreichend starke bewaffnete Macht zu stützen, um ihren Wünschen Geltung zu verschaffen."

Zur Illustration des Erfolges einer zielbewußten Durchführung des Flottengesetzes wurde wiederholt auf das deutsche Gesetz hingewiesen, wie denn überhaupt dieses bei der Aufstellung des französischen im allgemeinen als Muster gedient haben dürfte. So schloß M. Delcassé seine Rede in der Kammer mit den Worten: „A quoi doit-elle (l'Allemagne) le rapide développement de sa marine, sinon à l'effort soutenu, où l'a astreinte la loi navale, plusieurs fois déjà améliorée et renforcée, qu'il y a seize ans une volonté supérieure a su imposer à l'opinion d'abord rebelle, aujourd'hui enthousiaste?" Und ein Abgeordneter charakterisierte das konsequente Vorgehen Deutschlands im Gegensatz zur französischen Marinepolitik in folgender Weise: „L'Allemagne a, petit à petit, avec une admirable ténacité, réalisé la prophétie de son Empereur: »Notre force réside sur l'eau«."

Die Stärke der französischen Flotte. Wohl keiner der zahlreichen Redner, die für die Annahme des Gesetzes eintraten, vergaß zu betonen, daß die geforderte Flottenstärke ein äußerstes Minimum darstelle, das zur Zeit durch die finanzielle Lage bedingt werde, daß aber schon in kurzer Zeit eine abermalige Vermehrung der Seestreitkräfte sich als erforderlich erweisen könnte und dann auch keinesfalls zu umgehen sei. Auch der Minister äußerte sich in diesem Sinne. Die politische Grundlage für die im Flottengesetz zum Ausdruck kommende Marinepolitik bildet das Bestehen der Entente cordiale, wie denn M. Nail das Gesetz als „le programme de l'alliance russe et de l'entente anglaise" kennzeichnete und hinzufügte: „il est surtout peut-être le programme de l'entente cordiale". Innerhalb dieses Rahmens ist die Flottenstärke so berechnet, daß die Aufrechterhaltung der Seeherrschaft im westlichen Mittelmeer gegenüber den österreichischen und italienischen Streitkräften mit Hilfe der englischen Mittelmeerflotte — oder wenigstens des im Mittelmeer stationierten englischen Panzerkreuzergeschwaders, falls die Linienschiffe zurückgezogen werden sollten — und damit der Truppentransport von Algier nach Frankreich sichergestellt erscheint. Auch gegenüber dieser beschränkten Aufgabe stellt sich nach Ansicht der französischen Kammer die im Gesetz geforderte Flottenstärke als ein Minimum dar. — Daß Frankreich dadurch, daß es die Entente cordiale als festen Faktor in seine Seerüstungspläne eingestellt hat und für den Schutz seiner Nordküste ohne weiteres auf die englische Flotte rechnet, sein freiwilliges Ausscheiden aus der Reihe der Seemächte ersten Ranges bekundet, ist hier schon früher festgestellt worden. Welche Gefahr aber in einer solchen Berechnung für den Fall der Änderung der politischen Verhältnisse liegt, wurde im Parlament vom Berichterstatter

der Marinekommission zutreffend betont. — Auf der andern Seite wird man nicht vergessen dürfen, in wie hohem Grade die Stärke und Bereitschaft der französischen Flotte in den letzten Jahren unter den energischen und zielbewußten Ministern de Lapeyrère und Delcassé zugenommen haben und wie auch an der inneren Gesundung der Marine mit Nachdruck gearbeitet wird. Infolgedessen wird bei Andauern dieser Bestrebungen und bei konsequenter Durchführung des Gesetzes voraussichtlich die französische Flotte in wenigen Jahren wieder einen Machtfaktor bilden, mit dem in weit höherem Maße als in den letzten Jahren zu rechnen ist.

Interessant ist die Tatsache, daß M. Painlevé, der Berichterstatter der Budgetkommission, das Verhältnis von 2:3, das die französische Flotte 1920 gegenüber der deutschen nach seiner Berechnung annähernd erreicht, für genügend hält, um im Notfalle den Kampf gegen diese mit Ehren zu bestehen. Es ist dasselbe Verhältnis, das England einst der französischen Flotte zugestehen zu können glaubte, ohne dadurch seine eigene Suprematie zur See zu gefährden; es ist schließlich das Verhältnis, das auch Mr. Mc. Kenna im März 1911 als Erster Lord der Admiralität gegenüber der deutschen Flotte als erträglich bezeichnete.*)

Deutschland wurde bei den Verhandlungen über das Flottengesetz als voraussichtlicher Gegner öfter erwähnt, als es in den letzten Jahren der Fall zu sein pflegte. Allgemein wurde festgestellt, daß ein Krieg mit Deutschland allein zu Lande und zu Wasser auszufechten sein würde. Als bezeichnend für die zur Zeit in Frankreich herrschende zuversichtliche Stimmung verdient ein Ausruf des Abgeordneten Admiral Bienaimé angeführt zu werden, der an Schärfe nichts zu wünschen übrig läßt: „On la (l'Allemagne) battra sur terre et on l'étranglera sur mer!" („Man wird es zu Lande schlagen und auf See erdrosseln!") — Nach den Ausführungen eines andern Abgeordneten erwartet man, daß die deutsche Flotte einen Stützpunkt für ihre Operationen und einen Landungsplatz in der Rade des Trousses und der Rade d'Aix, im Schutze der Inseln Oléron und Ré an der Charente-Mündung zu gewinnen trachten wird, zumal da deren Schutz durch Befestigungen und Flottillen nur ganz unzureichend sei: erstere sollen nach Aussage des Abgeordneten in nur drei veralteten Batterien bestehen — eine auf Aix, die beiden anderen auf der Innenseite von Oléron, sämtlich so gelegen, daß sie nicht die Einfahrt, sondern nur die innere Reede bestreichen —; letztere setzen sich aus 2 Divisionen Torpedobooten in Rochefort und einigen 60 t-Unterseebooten in La Pallice zusammen. Die Besatzung der Inseln umfaßt nur 1 Bataillon Infanterie und 2 Batterien Artillerie. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß der betreffende Abgeordnete das Schreckgespenst der deutschen Landung dazu zu benutzen suchte, um in der bekannten Weise die Bedeutung einer befestigten Reede bei Rochefort als Stützpunkt für die französische Flotte herauszustreichen und die Aufhebung dieses Kriegshafens zu verhindern.

Die Verteilung der Seestreitkräfte. Das Gesetz überläßt es in seiner abgeänderten Form dem Minister, die Zusammensetzung und Dislokation der Schlacht-

*) Die Ausführungen Mr. Churchills in letzter Zeit enthalten zu viele Einschränkungen. Sie geben daher kein klares Bild.

flotte den jeweiligen Verhältnissen entsprechend festzulegen. Die Frage der Dislokation der französischen Geschwader ist infolge der geographischen Verhältnisse Frankreichs, seiner Lage an zwei durch weite Seestrecken von einander getrennten Meeren von jeher heftig umstritten gewesen. Das Vorhandensein einer — im Verhältnis zur Flottenstärke — sehr großen Anzahl von Kriegshäfen und Werften im Norden und im Süden hat im Verein mit dem von der öffentlichen Meinung ausgeübten Druck stets dahin gewirkt, daß die Verteilung der französischen Seestreitkräfte eine reine Friedensdislokation darstellt. Der Begriff des Mittelmeer- und des Nordgeschwaders hat nie zu bestehen aufgehört, wenn diese Bezeichnungen auch abgeschafft wurden. So kann es nicht wundernehmen, daß auch bei den Verhandlungen über das Gesetz verschiedene Redner wieder die Frage erörterten, wie die 28 Linienschiffe auf Nord und Süd zu verteilen seien, und meist zu dem Schluß gelangten, 18 Schiffe würden gerade genügen, um die österreichisch-italienische Flotte in Schach zu halten, während die übrigen 10 überraschenden Unternehmungen der deutschen Flotte im Norden entgegenzutreten hätten. Es blieb demgegenüber dem Admiral Bienaimé vorbehalten zu betonen, daß es sich im Kriege für die Seestreitkräfte nicht um „répartition“, sondern vielmehr um „concentration“ handle und daß vereint die 28 Linienschiffe an jeder Stelle, an der sie eingesetzt würden, eine beachtenswerte Streitmacht bilden würden. Der Wunsch, daß die gesamte Flotte öfter als bisher im Atlantik und Kanal übe, um die Seegewohnheit der Besatzungen zu fördern und schwierigere Verhältnisse für die Übungen zu schaffen, wurde auch diesmal bei den Parlamentsverhandlungen verschiedentlich geäußert; die seemännisch-navigatorische Überlegenheit des (III.) Nordgeschwaders bei den letzten Manövern steht noch lebhaft vor aller Augen.

Schiffbau. Baupreise. Die von 1910 bis 1917 auf Stapel zu legenden großen Schiffe sind gleichmäßig auf Staats- und Privatwerften verteilt worden; von 17 Schiffen werden 9 auf Privat-, 8 auf den Staatswerften zu Brest und Lorient gebaut werden. Dadurch ist dem früher, u. a. noch bei der „Danton“-Klasse, unangenehm empfundenen Übelstande vorgebeugt, daß die wenigen für den Bau großer Schiffe in Betracht kommenden Privatwerften insgesamt mit Bauaufträgen bedacht werden mußten und infolgedessen nach gegenseitiger Verabredung die Preise in die Höhe treiben konnten. Daß solche Abmachungen zwischen den Privatfirmen, z. B. den Panzerlieferanten, tatsächlich bestanden, konnte ein sozialistischer Abgeordneter mit ausführlichen Daten belegen. Inzwischen ist das Bestreben der Regierung, durch Entwicklung der Staatsfabriken Guérigny (Geschütze, Panzer) und Indret (Maschinen, neuerdings Turbinen für kleine Fahrzeuge) einen Einfluß auch auf die Preise der Lieferungen dieser Art auszuüben, nicht ohne Erfolg geblieben. So hat die Privatindustrie für Deckspanzer des „Voltaire“ pro kg noch 2,08 ℳ gefordert, während Guérigny das kg für 88 ₰ zu liefern heute imstande ist; dadurch ist die erstere Forderung sofort auf 1,36 ℳ herabgegangen.

An sonstigen Interesse beanspruchenden Preisen wären aus den Verhandlungen folgende zu nennen: Die Turbinenanlage für „Danton“ hat 3,84 Mill. ℳ gekostet, während für Kolbenmaschinen nur 1,2 Mill. ℳ zu verausgaben gewesen wären. Daß trotzdem die Staatsfabrik von Indret noch nicht für den Bau großer Turbinen eingerichtet worden ist, was in einem Zeitraum von 2 Jahren mit einem Aufwand von

2 Mill. M hätte geschehen können, wurde der Regierung in der Kammer zum Vorwurf gemacht. Von Interesse ist die vom Minister gegebene Gegenüberstellung der Preise für „Voltaire" (a. St. 1906) und „Paris" (a. St. 1911):

	Preis pro Tonne „Voltaire"	Preis pro Tonne „Paris"	„Paris" kostet pro Tonne weniger
Panzer	2156,0 M	1932,8 M	223,2 M
Turbinenanlage	4376,0 „	3809,6 „	566,4 „
Türme	2731,2 „	2493,6 „	237,6 „
Schiffskörper usw. . . .	1908,0 „	1723,2 „	184,8 „
Gesamtgewicht	2329,2 „	2057,552 „	271,648 „

Die Gesamtersparnis beträgt infolgedessen bei „Paris" rund 4,8 Mill. M, d. h. für die beiden 1912-Schiffe 9,6 Mill. M. Der Minister schreibt mit Recht diese Herabsetzung der Preise — abgesehen von der erhöhten Konkurrenz der Staatswerften und -fabriken — nicht zum wenigsten der sich schon vor der Annahme geltendmachenden Wirkung des Flottengesetzes zu.

Bauzeiten. Während die Bauzeit für die großen Schiffe des Flottengesetzes auf 3 Jahre festgesetzt ist, sprach der Minister in der Kammer die Hoffnung aus, eine weitere Verkürzung der Bauzeiten auf 34 Monate zu bewirken. Der Berichterstatter der Marinekommission ging noch weiter, indem er eine Verminderung bis auf 30 Monate für möglich erklärte.

Schiffstypen. Bezüglich der Typenfrage ergaben die Verhandlungen keine neuen Gesichtspunkte. Gefordert wurde allgemein, daß beim Bau der Schlachtschiffe dem Ebenbürtigkeitsprinzip in vollstem Maße Rechnung getragen würde. Ein Abgeordneter schlug vor, den Projekten der fremden Marinen durch den baldigen Bau eines 30 000 t-Linienschiffes mit zwölf 40 cm-Geschützen zuvorzukommen. Die Nützlichkeit der Schlachtschiffkreuzer, wie sie in England und Deutschland gebaut werden, wurde anerkannt, indessen glaubt man von ihrem Bau absehen zu sollen wegen der im Gesetz beschränkten Zahl der Schlachtschiffe. Der Aufschub des Baues von Aufklärungsschiffen auf die letzten Jahre von 1917 an, der dem Fachmann bei dem gänzlichen Fehlen leichter Kreuzer in der französischen Marine bedenklich erscheinen wird, fand die Billigung der Kammer, da man glaubt, daß im Laufe der nächsten Jahre die Entwicklung des Flugwesens einen wenigstens teilweisen Ersatz der Aufklärungsschiffe durch Flugapparate gestatten wird.

Mit Bezug auf das Marineflugwesen wurde es dem Minister zum Vorwurf gemacht, daß er ein umfassendes Projekt zu seiner Förderung, das ihm von Kapitän Daveluy im Oktober 1911 vorgelegt wurde, erst im Februar 1912 genehmigte, so daß in der Durchführung des Projektes eine erhebliche Verzögerung entstanden sei. Der Minister konnte darauf erwidern, daß der Umbau des „Foudre" als Stützpunkt für Flugapparate beendet sei und daß am 20. Februar ein Flugapparat zur Ablieferung gelange, der imstande ist, auf dem Wasser zu landen, um dann von dem „Foudre" aufgenommen zu werden. Bei der Energie und Umsicht des bekannten Kapitäns Daveluy, dem die Entwicklung des Marineflugwesens bis vor kurzem anvertraut war, wird man damit zu rechnen haben, daß diese in nächster Zeit einen kräftigen Aufschwung nimmt.

Artillerie. Die Zahl der Reserverohre ist nach Mitteilungen des Marineministers wie folgt festgesetzt worden: für 30,5 cm-K auf 1/3, für 24 cm-K auf 1/4, für 19,4 cm-, 16,4 cm-, 14 cm-, 10 cm- und 7,5 cm-K auf 1/6 des Bestandes. Vorhanden sind zur Zeit mehr als die Hälfte des vorgeschriebenen Bestandes an Reserverohren für 30,5 cm-K, 2/3 der 24 cm-, die Hälfte der 19,4 cm-, 1/3 der 16,4 cm-Rohre. Der Rest der Kosten für noch fehlende Reserverohre wird in den Etat 1913 aufgenommen.

Das I. Geschwader hat den vollen Bestand an Stahlgeschossen mit Melinitladung an Bord; seine zweite Chargierung besteht zu 2/3 aus solchen Geschossen; der Rest wird zur Zeit angeliefert. Bei dem II. Geschwader sind die Verhältnisse weniger günstig. Es sind mit Melinit geladen: von 1700 30,5 cm-Stahlgeschossen 1200, von 14258 19,4 cm-Geschossen 12518, von 29290 16,4 cm-Geschossen 21987. Der Ersatz der Pulverladung durch Melinit soll bei allen Geschossen bis zum 1. Juli beendet sein. Bei der zweiten Chargierung ist Melinitfüllung vorhanden für 9/10 der schweren, 3/4 der mittleren und 2/8 der leichten Geschosse. Am ungünstigsten steht das III. Geschwader da, das bis vor nicht langer Zeit noch 40 bis 60 Prozent an gußeisernen Geschossen an Bord hatte. Heute haben die Linienschiffe den vollen Bestand an Stahlgeschossen mit Melinitladung, während die Panzerkreuzer zwar die neuen Geschosse — indessen bisher nur 2/3 davon mit Melinitladung — erhalten haben. Die zweite Chargierung dieses Geschwaders besteht zum Teil noch aus gußeisernen Geschossen; an Stahlgeschossen sind darin 1/3 des Bestandes für 30,5- und 27 cm-, die Hälfte für 19,4 und 16,4 cm-K vorhanden.

Bezüglich der Pulverfrage interessiert nur die Angabe des Ministers, daß von 10000 t Pulver insgesamt 600 t als unbrauchbar vernichtet worden sind. Bis zum Juli wird eine so große Menge Pulver nachgeliefert sein, daß damit der Bedarf eines ganzen Geschwaders gedeckt werden kann.

Kohlenbestände. Am 31. Dezember 1911 hätten vorhanden sein müssen: Der Kriegsvorrat von 447000 t, der laufende Bedarf für 9 Monate mit 162000 t, zusammen 609000 t, dazu auf auswärtigen Stationen 58000 t, insgesamt also 667000 t. Vorhanden waren 586000 t, d. h. 81000 t zu wenig. Die Indienststellung des „Danton“-Geschwaders erfordert außerdem eine Erhöhung der Kriegsvorräte um 92000 t und der laufenden Friedensbestände um 69000 t, so daß am 1. Januar 1912 zusammen 242000 t neu zu beschaffen waren. Davon sind 110000 t auf den Etat 1912 übernommen worden, der Rest wird 1913 angekauft werden. 1912 ist die Fertigstellung der Heizöltanks in Cherbourg, Brest, Toulon, Ajaccio, Biserta und Oran zu erwarten; Mittel zur Beschaffung des laufenden Friedensbedarfs und eines Teiles des Kriegsvorrats sind im Etat 1912 vorgesehen.

Häfen, Werften, Docks. Vielfach kritisiert wurde wiederum die nicht rechtzeitige Bereitstellung einer genügenden Zahl von Docks für die Schiffe der „Danton“- und „Jean Bart“-Klasse. Das Gesetz fordert den Neubau von 7 Docks für die größten Schiffe, davon eins (Nr. 3) in Lorient, 4 in Toulon, 2 in Biserta, sowie ein Dock für die Flottillen in Dunkerque. Einschließlich der im Bau oder in der Vergrößerung befindlichen wird die französische Marine 1920 12 Docks, je 6 im Norden

und im Mittelmeer, besitzen, die für 24 000 t-Schiffe zugänglich sind. Ende 1912 sind für die „Danton"-Klasse — 145 m lang, 25,7 m breit — folgende Docks vorhanden: Nr. 3 zu Pontanion (Brest) — 28,24 m breit —, Dock des Handelshafens in Brest, Nr. 2 in Lorient, Nr. 3 in Missiessy (Toulon) — 26,5 m breit —, Nr. 1 in Biserta; dazu 1913 Nr. 4 in Biserta. Für die „Jean Bart"-Klasse — 165 m lang, 27 m breit — ist die Lage nach Aussage des Ministers die folgende. Es sind bereit: 1913 Dock du Homet (Cherbourg) — 250 m lang, 36 m breit —, Nr. 3 in Missiessy, Nr. 1 und 4 in Biserta (diese 3 werden wegen ihrer zu geringen Breite — 26,5 m Sohlenbreite, nach oben trapezförmig — kaum in Betracht kommen); 1914: neues Dock in Castigneau (Toulon). 1915: zweites Dock in Castigneau und zwei verlängerte Docks in Laninon (Brest) — 250 m lang —. Von einem Abgeordneten wurde der Bau je eines Schwimmdocks in Toulon und Biserta nach deutschem Muster befürwortet. Ferner wurde die schleunige Vertiefung der Reede von Toulon gefordert, da Grundberührungen der großen Schiffe dort an der Tagesordnung seien. Die Kosten für die im Gesetz vorgesehenen Hafen- und Dockbauten sind auf 74,4 Mill. ℳ veranschlagt; dazu kommen die Kosten für bereits begonnene Arbeiten mit 21,6 Mill., so daß im Laufe von 8 Jahren insgesamt 96 Mill. ℳ, in jedem Jahre durchschnittlich also rund 12 Mill. ℳ zu fordern sind.

Wenn man den schnellen Verlauf der Verhandlungen über das Flottengesetz und seine schleunige Annahme in Verbindung mit der in ganz Frankreich in letzter Zeit herrschenden opferfreudigen Stimmung betrachtet, so wird man zugeben müssen, daß in Frankreich Regierung und Volk die Zeichen der Zeit erkannt haben und daß die Regierung in geschickter Weise jene Stimmung zur Stärkung der Rüstung auszunutzen im Begriff ist. Eine starke und entschlossene Regierung hat bei Forderungen, die der Wahrung der nationalen Güter dienen, in Frankreich stets eine opferwillige Volksvertretung gefunden — und das dürfte nicht nur in Frankreich der Fall sein; indessen haben andere Nationen in dieser Hinsicht schon häufig von den Franzosen lernen können. Aus den im Vorstehenden besprochenen Verhandlungen über das Flottengesetz möchten wir zum Schluß zwei Sätze unterstreichen, die es verdienen, daß man sie sich auch in Deutschland immer wieder ins Gedächtnis zurückruft: „La préparation de la guerre peut être coûteuse, elle l'est moins que la défaite" und das bereits erwähnte sehr treffende Wort: „(La flotte), c'est un luxe comme la pompe à incendie. Seulement si elle n'est pas là, on brûle."

Rdr.



Deutschlands Anteil an der Südpolarforschung.

Von Otto Baschin.

Seit Jahrhunderten haben alle Kulturnationen ihre besten Kräfte daran gesetzt, die großen Züge im Antlitz unserer Erde, die Verteilung von Wasser und Land, die Gestaltung der Küsten, das wechselvolle Relief der Festländer wie die Tiefen des Weltmeeres eingehend zu erforschen und die Daseinsbedingungen der einzelnen Erdräume für das Menschengeschlecht sorgfältig zu untersuchen. Die als wertvoll erkannten Gebiete wurden schnell kolonisiert, und stets sind die starken Nationen eifersüchtig bestrebt gewesen, ihren Besitz zu wahren oder auf Kosten der schwächeren Mächte zu vergrößern, so daß die politische Aufteilung der von wirtschaftlich schwachen Nationen, insbesondere von Naturvölkern bewohnten Länder heute so ziemlich vollendet ist.

Nur in den Polargebieten finden wir noch herrenloses Land, denn man erkannte frühzeitig, daß diese klimatisch so stark benachteiligten Länder den Menschen keine Möglichkeit einer wirtschaftlichen Existenz bieten. So kommt es, daß die Erforschungsgeschichte der Polarländer mehr als diejenige anderer Landgebiete losgelöst ist von der Jagd nach materiellem Gewinn, die der Erschließung großer Teile unserer Erde zeitweilig ihren Stempel aufgedrückt hat. Jedenfalls überwiegen in der heutigen Phase der Polarforschung die idealeren Motive, und trotz einzelner, wenig anmutender Züge aus der neuesten Geschichte dieser Forschung ist man wohl berechtigt, sie im großen und ganzen als einen edlen Wettstreit der Kulturvölker zu bezeichnen. Die amerikanische Nation kann sich rühmen, daß einer ihrer Bürger zuerst den Nordpol unserer Erde erreicht hat, eine Tat, deren Bedeutung in dieser Zeitschrift*) bereits gebührend hervorgehoben worden ist. England dagegen blickt mit Stolz nach dem Südpolargebiet, in welchem die Erforschung des südlichsten bekannten Landes unseres Erdballs seit sechs Jahrzehnten eine fast unbestrittene Domäne der britischen Nation geblieben ist. Sind doch die glänzenden Erfolge, welche Angehörige der britischen Marine dort errungen haben, durch die Namen **Roß**, **Scott** und **Shackleton** gekennzeichnet, welch letzterer in den Jahren 1909 bis 1910 in 4 Monaten die längste Schlittenreise ausführte, die je in einer der beiden Polarzonen gemacht worden ist, auf welcher er eine Strecke von mehr als 2700 km zurücklegte, was einer Entfernung von Berlin bis tief in die Sahara hinein entspricht. Dieser bewunderungswürdige Vorstoß, der **Shackleton** dem Südpol bis auf 180½ km nahe brachte, hat uns das Innere des vereisten Erdteils Antarktika soweit entschleiert, daß wir uns schon vor der Erreichung des Südpols durch **Amundsen** zuverlässige Vorstellungen über die Natur des zentralen Hochplateaus machen konnten, auf dem der Südpol in 3200 m Seehöhe gelegen ist.

Mit wissenschaftlichem Scharfblick und in kluger Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Faktoren hat dieser kühne Norweger als günstigsten Ausgangspunkt seiner Schlittenreise jene Bucht am Rande des Roß-Barriere-Eises gewählt, die sein Landsmann **Borchgrevink** im Jahre 1900 entdeckt und als geeigneten Landungsplatz

*) Siehe „Marine-Rundschau" 1910, S. 47 bis 57.

erkannt hatte. Durch äußere Umstände stark begünstigt, hat er die 1400 Kilometer bis zum Südpol in 56 Tagen, zeitweise mit einer Geschwindigkeit von 50 km pro Tag, zurückgelegt und äußerst wichtige geographische Resultate erzielt. Diese glänzende Leistung ist eine weitere Bestätigung seiner hervorragenden Befähigung als Polarforscher, die er bereits im Nordpolargebiet bewiesen hatte, und so darf Amundsen als ein typischer Vertreter jener norwegischen Schule in der Polarforschung betrachtet werden, die in Fridtjof Nansen ihren Begründer verehrt. Es verdient aber an dieser Stelle hervorgehoben zu werden, daß Amundsen einen großen Teil seiner wissenschaftlichen Ausbildung in Deutschland genossen hat und daß insbesondere seine erdmagnetischen Studien, die ihm bei der Erforschung des magnetischen Nordpols unserer Erde zustatten kamen, von Georg v. Neumayer in Hamburg und Adolf Schmidt in Potsdam in weitgehendstem Maße gefördert worden sind.

Zur Zeit befinden sich noch drei Expeditionen im Südpolargebiet, eine englische unter Scott, eine australische unter Mawson und eine deutsche unter Filchner. Gerade auf diese letztere können wir Deutschen mit besonderer Genugtuung blicken, denn die Aussendung eines zweiten deutschen Südpolarschiffes nach nur zehnjähriger Pause gibt eine gewisse Gewähr dafür, daß die Zeiten, in denen Deutschland sich von der Teilnahme an der Südpolarforschung fernhielt, endgültig vorüber sind.

Die aktive Beteiligung Deutschlands an der Erforschung der Antarktis ist erst jüngeren Datums, und bezeichnenderweise setzt sie kurz nach der Begründung des Deutschen Reiches ein, was auch in der Benennung der ersten deutschen Entdeckungen im Südpolargebiet nach Kaiser Wilhelm I. und Bismarck zum Ausdruck kommt.

Es ist für die Rolle, die Deutschland vor jener Zeit zur See spielte, wie überhaupt für deutsches Wesen charakteristisch, daß man sich zwar auch bei uns schon früher in gediegener, wissenschaftlicher Arbeit mit den Problemen der Antarktis beschäftigt hatte und an der Erforschung dieses rätselhaften Gebietes lebhaften Anteil nahm, daß aber diese Teilnahme nicht in der Aussendung großzügiger Entdeckungsexpeditionen, sondern in der Anstellung theoretischer Untersuchungen bestand. Die im Jahre 1838 erschienene Abhandlung des Göttinger Mathematikers und Physikers Carl Friedrich Gauß über die Theorie des Erdmagnetismus war es, welche den ersten mächtigen Impuls zu intensiven, systematischen, wissenschaftlichen Unternehmungen im Südpolargebiet gegeben hat. Die epochemachende Bedeutung dieser scharfsinnigen Untersuchung lag in dem Nachweis, daß die Äußerungen der erdmagnetischen Kraft, welche der Nadel des Kompasses ihre Richtung gibt, bestimmten Gesetzen folgen, die für den ganzen Erdball gemeinsam bestehen. Nach diesen Gesetzen läßt sich die erdmagnetische Kraft und damit die Richtung der Kompaßnadel auch für unbekannte Gebiete im voraus berechnen, wenn sie für einzelne wenige, aber in bestimmter Weise über die Erde verteilte Punkte experimentell ermittelt worden ist. Da die Kenntnis der Richtung der Kompaßnadel bekanntlich für die Schiffahrt geradezu eine Lebensfrage ist, so läßt sich ermessen, wie dankbar in nautischen Kreisen die Gaußsche Theorie begrüßt wurde, die nunmehr die Möglichkeit bot, auch für das gesamte Weltmeer, auf dem die genaue, direkte Bestimmung der magnetischen Deklination mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft ist, diese Abweichung der Kompaßnadel von der Nordrichtung auf rechnerischem Wege zu bestimmen. Es ging aber

gleichfalls aus den Untersuchungen von Gauß hervor, daß es ohne genaue magnetische Messungen in der Südpolarregion und besonders in der Nähe des magnetischen Südpols ein hoffnungsloses Unternehmen bleiben mußte, die Theorie des Erdmagnetismus in vollem Umfange für die Praxis zu verwerten. In richtiger Erkenntnis der großen Bedeutung solcher Messungen für die Sicherheit der Schiffahrt, an welcher die britische Nation am meisten interessiert war, sandte daher die englische Regierung jene vorzüglich ausgerüstete Expedition auf den Schiffen „Erebus" und „Terror" aus, die unter der Führung von James Clark Roß in den Jahren 1840 bis 1842 mit so großem Erfolge im Südpolargebiet tätig war, indem sie das Süd-Viktoria-Land entdeckte und bis zu 78° 10′ südlicher Breite vordrang, eine Polnähe, die erst 58 Jahre später um einen kleinen Betrag übertroffen wurde. Die wissenschaftlichen Ergebnisse dieser Expedition wurden in vollkommener Weise durch die fast gleichzeitigen Expeditionen des Amerikaners Charles Wilkes und des Franzosen Dumont d'Urville ergänzt. Wenngleich somit deutsche Forscherarbeit der wissenschaftlichen Untersuchung der Antarktis die Wege gewiesen und die erste glänzende Epoche von Entdeckungsreisen nach dem fernen Süden veranlaßt hatte, so war es doch fremden Nationen vorbehalten, die in der Studierstube gewonnenen Ergebnisse praktisch nutzbar zu machen. Die Betätigung deutscher Forscher in der Antarktis selbst aber unterblieb noch viele Jahrzehnte lang.

Wohl war Georg Neumayer, der hochverdiente Geophysiker und spätere Direktor der Deutschen Seewarte, bereits seit dem Jahre 1862 unermüdlich tätig, um durch eifrige Betonung des Wertes der Südpolarforschung für Ozeanographie, Meteorologie, Erdmagnetismus und zahlreiche andere Wissenszweige die Überzeugung von der Notwendigkeit antarktischer Expeditionen in weite Kreise unseres Volkes zu tragen. Zwar fanden seine von glühender patriotischer Begeisterung getragenen Reden lebhaften Widerhall in wissenschaftlichen und Laienkreisen, aber jener hohe Sinn, der heutzutage Regierungen wie Privatleute gelegentlich veranlaßt, Mittel für ideale Zwecke bereitzustellen, war damals noch nicht genügend entwickelt; auch erschwerte die politische Zersplitterung unseres Vaterlandes die Verwirklichung solcher Wünsche. Aber der von wahrem Idealismus und starkem, wissenschaftlichem Forschungsdrang beseelte Agitator wurde nicht müde, der deutschen Nation immer von neuem die Wiederaufnahme der Erforschung des hohen Südens ans Herz zu legen. Im Jahre 1870 endlich schienen sich seine Hoffnungen verwirklichen zu sollen. Der einflußreiche und für die Polarforschung lebhaft interessierte österreichische Admiral Tegetthoff begünstigte die Aussendung einer Südpolarexpedition, deren Leitung Neumayer bereits zugesagt war. Da machte der Ausbruch des deutsch-französischen Krieges einen Aufschub notwendig, und als der Friede in Aussicht stand und der Plan wieder aufgenommen wurde, starb Tegetthoff im April 1871, und mit ihm sank auch das Projekt einer Südpolarexpedition unter Neumayers Leitung ins Grab. Ein kleiner Erfolg aber war der Agitation Neumayers insofern zu verdanken, als, seiner Anregung folgend, das englische Forschungsschiff „Challenger" unter dem Kommando von G. St. Nares von dem Kerguelen-Archipel aus südwärts steuernd als erstes Dampfschiff über den Polarkreis hinaus vordrang und am 16. Februar 1874 in offenem, schiffbarem Meere die Breite von 66° 40′ Süd erreichte, ohne Land zu erblicken.

Gleichzeitig aber begann sich in Deutschland der in den Hansestädten kräftig entwickelte kaufmännische Unternehmungsgeist den antarktischen Gebieten zuzuwenden, da der Fang von Robben und Walen im Nordpolargebiet infolge der rücksichtslosen Raubfischerei immer unrentabler wurde. Der Direktor der Deutschen Polarschiffahrtsgesellschaft in Hamburg, Albert Rosenthal, dessen hohe Verdienste um die Nordpolarforschung schon August Petermann gebührend hervorgehoben hat, veranlaßte 1873 die Aussendung des Waldampfers „Grönland“ nach dem südlichen Eismeer, der somit das erste deutsche Schiff war, das sich an der Erforschung der Antarktis beteiligte. Die Fahrt ging nach dem südlich von Amerika gelegenen, heute als Westantarktis bezeichneten Gebiet, wo der englische Walfänger John Biscoe 1832 eine nach ihm benannte Inselgruppe und dahinter ein ausgedehntes, hohes Land, Graham-Land, entdeckt hatte. Das letztere war jedoch bis dahin auf den Karten nur durch eine Küstenlinie in seinen Umrissen roh angedeutet. Dem Führer der „Grönland“, Kapitän Dallmann, verdanken wir den ersten genaueren Aufschluß über dieses Gebiet. Dort, wo Biscoe zusammenhängendes Land vermutet hatte, entdeckte er eine etwa 30 km breite, von hohen Steilufern eingefaßte Meeresstraße, die er Bismarck-Straße nannte und an deren westlichem Ausgange er einen Archipel von kleinen Inseln fand, dem er den Namen Kaiser Wilhelm-Inseln gab. Leider sind die näheren Angaben in dem Bericht Dallmanns nicht so ausführlich, wie man wünschen möchte, so daß wir über diese ersten deutschen Entdeckungen im Südpolargebiet nur ungenügend unterrichtet sind. Das Vorhandensein der Bismarck-Straße wurde später ernstlich in Zweifel gezogen, und auf zahlreichen Karten sucht man sie vergebens. Noch in der neuesten Auflage von Stielers Handatlas ist ihrem Namen ein Fragezeichen beigefügt worden. Erst J. B. Charcot, der auf dem Dampfer „Français“ in den Jahren 1905 bis 1907 die Westküste von Graham-Land erforschte, lieferte den Nachweis, daß der südwestliche Ausgang der von der belgischen Expedition 1898 untersuchten und von ihr „de Gerlache-Kanal“ genannten Meeresstraße mit der Bismarck-Straße Dallmanns identisch ist.

Reicher an wissenschaftlichen Ergebnissen waren die Expeditionen, welche die Dampfschiff-Gesellschaft „Oceana“ in Hamburg zwei Jahrzehnte später in die antarktischen Meere entsandte, um dort dem Wal- und Robbenfang obzuliegen. Dies gilt vor allem von der Fahrt des Dampfers „Jason“. Ein günstiger Umstand war hierbei, daß dessen Führer, der in der Eisschiffahrt sehr erfahrene Kapitän Larsen, 5 Jahre früher die norwegischen Polarforscher Fridtjof Nansen und Otto Sverdrup an Bord gehabt und sie nebst ihren Gefährten nach der Ostküste Grönlands gebracht hatte, von wo aus dann jene erste kühne Durchquerung der grönländischen Eiswüste ausgeführt wurde, die Nansen damals seinen Weltruhm verschaffte. Jene Episode hatte in Larsen ein sehr weitgehendes und verständnisvolles Interesse an der wissenschaftlichen Polarforschung geweckt, und er bemühte sich daher auch bei seiner Südpolarreise, soweit es in seinen Kräften stand und mit den merkantilen Zwecken des Unternehmens vereinbar war, die Wissenschaft zu fördern. Am 18. November 1893 erreichte das Schiff die in etwa $64^1/_3°$ Süd gelegene Seymour-Insel, wo Larsen eine Landung bewerkstelligte und Pflanzenversteinerungen sammelte, die als erste Fossilfunde aus der Antarktis großes und berechtigtes Aufsehen erregten. Auch merkwürdige, aus Sand

und Zement bestehende Kugeln, die auf Pfeilern von gleichem Material lagen und aussahen, als ob sie von Menschenhand geformt wären, wurden in großer Zahl gefunden. Nachdem Larsen dann der Packeiskante ostwärts bis $47^1/_2°$ West gefolgt war, fuhr er nach Südosten und stieß in 66° Süd oder 60° West auf die Ostküste der Westantarktis, die er König Oskar II.-Land nannte. Dieses neuentdeckte Land erwies sich als ein größtenteils mit Schnee bedecktes, gletschererfülltes Hochland, dessen höchste sichtbare Spitze den Namen Jason-Berg erhielt. Nun wurde ein südlicher Kurs eingeschlagen und am 6. Dezember die Breite von 68° 10′ Süd erreicht. So weit man vom Mast aus sehen konnte, erstreckte sich hier das im Westen gelegene, von hoher, fester Eisbarriere umgürtete und zu bedeutender Höhe ansteigende Land nach Süden hin. Das Wetter war in diesem südlichsten Gebiete, das seitdem nie wieder besucht worden ist, viel angenehmer als weiter nördlich, wo die Expedition niedrigere Temperaturen antraf und vielfach mit Nebel, Schnee und Wind zu kämpfen hatte. Auf der Rückfahrt wurde unter dem Polarkreise im Westen eine der Küste vorgelagerte Insel entdeckt und Wetter-Insel genannt. In 65° Süd fand Larsen nördlich der Robertson-Insel zwei kleinere Inseln mit tätigen Vulkanen, den Christensen-Vulkan und den Lindenberg-Zuckerhut. Namentlich der letztere befand sich in voller Eruption, denn dicke, schwarze Rauchwolken, die zuweilen den ganzen Berg einhüllten, wurden stoßweise aus den an seinem Gipfel und auf seinen Abhängen befindlichen Öffnungen herausgeschleudert; auch war das Eis rund um die Insel herum in weitem Umkreise geschmolzen. Auf der Christensen-Insel wurde eine Landung ausgeführt und danach die Rückfahrt nördlich um die Joinville-Insel angetreten, wobei das Schiff die Gruppe der Süd-Shetland-Inseln in schwierigem Fahrwasser zwischen der Livingston- und der Greenwich-Insel durchfuhr.

Ein zweites Schiff der Gesellschaft „Oceana", die „Hertha", befuhr gleichzeitig unter der Führung von Kapitän Evensen die Westküste von Graham-Land, fand die von Biscoe 1832 entdeckte Adelaide-Insel wieder und kam in Sicht von Alexander I.-Land, jenem ersten, von dem Russen v. Bellingshausen im Januar 1821 im Südpolargebiet entdeckten Festland, das seitdem nie wieder gesehen worden war. Am 20. November 1893 kam die „Hertha" in 76° 12′ West bis zur Breite von 69° 10′, dem südlichsten Punkt, den bis dahin ein Dampfer erreicht hatte.

So haben diese kleinen, von deutschen Reedereien ausgesandten Expeditionen wesentlich dazu beigetragen, das reich gegliederte Gebiet der Westantarktis zu erforschen, ja, man kann getrost behaupten, daß seit den Reisen von Roß keine Expedition von gleicher Wichtigkeit für die Erweiterung unserer Kenntnis der räumlichen Verteilung von Wasser und Land in der Antarktis gewesen ist wie die Fahrten der Schiffe „Jason" und „Hertha".

Inzwischen aber hatte sich eine neue Auffassung von den Zielen der Polarforschung Bahn gebrochen, deren Hauptvertreter der österreichische Marineoffizier Karl Weyprecht war. Der große Aufschwung der Naturwissenschaften in der damaligen Zeit hatte zu einer Spezialisierung der einzelnen Wissenszweige geführt, von denen jeder bei der Polarforschung berücksichtigt zu werden verlangte. Die Vertreter der Geophysik und Meteorologie, Ozeanologie und Nautik, Mineralogie und Geologie, Botanik und Zoologie verlangten erdmagnetische und meteorologische, Strömungs- und

Gezeiten-Beobachtungen, Sammlungen aller naturwissenschaftlichen Gegenstände und Lebewesen aus der Polarwelt, um zu einem Verständnis der Gesamtheit aller Erscheinungsformen auf der Erde und des Einflusses, den die einzelnen Erdräume aufeinander ausübten, zu gelangen. Nachdrücklich wurde betont, daß die Auffindung neuer Landmassen keine wissenschaftliche Leistung sei, und daß die wissenschaftlichen, insbesondere die physikalischen Beobachtungen und Messungen Hauptzweck der Expeditionen werden müßten. Weyprechts Plan ging nun dahin, die einzelnen Entdeckungsfahrten durch eine große Zahl gleichzeitiger Expeditionen zu ersetzen, die nach gemeinsamem Plane operieren und in verschiedenen Gegenden der beiden Polargebiete ein volles Jahr lang wissenschaftliche Beobachtungen anstellen, namentlich aber erdmagnetische und meteorologische Messungen zu bestimmten gleichzeitigen Terminen ausführen sollten. Der eifrigen Agitation Weyprechts gelang es in der Tat durchzusetzen, daß während der Jahre 1882 bis 1883 mehrere derartige „Internationale Polarstationen" in Tätigkeit traten. Deutschland beteiligte sich an diesem Unternehmen in hervorragender Weise, indem es nicht nur eine Nordpolarstation am Kingua-Fjord in Baffins-Land einrichtete, sondern auch in der subantarktischen Klimazone, auf der Insel Süd-Georgien, Beobachtungen nach dem internationalen Schema organisierte. Die Korvette „Moltke" landete die Expedition in der Royal-Bai auf der Ostseite der Insel in 54° 31′ südlicher Breite, wo am Moltke-Hafen die Station errichtet und u. a. auch ein meteorologischer Beobachtungsdienst eingerichtet wurde. Dieser war hier besonders wichtig, weil Süd-Georgien, trotzdem es dem Äquator um einen Breitengrad näher liegt als die Südspitze Amerikas, Kap Horn, doch bei einer Mitteltemperatur von 1,4° C im Jahresmittel um 4° C, im September sogar um $6^1/_2$° C, kälter ist als diese. Die meteorologischen Beobachtungen der unter der Leitung von C. Schrader stehenden Beobachtungsstation auf Süd-Georgien haben unsere Kenntnisse von der Temperatur der südlichen Halbkugel in höheren Breiten wesentlich berichtigt und insbesondere die erstaunlich rasche Temperaturabnahme nach Osten hin für den südatlantischen Ozean festgestellt, die zur Folge hat, daß auf Süd-Georgien kein Monat völlig frostfrei ist. Polarlichter fehlten merkwürdigerweise ganz. Wenngleich also die deutsche Südstation der internationalen Polarforschung ihrer Breitenlage nach nicht zum Südpolargebiet gehörte, so zeigte ihr Klima doch so ausgesprochen polaren Charakter, daß wir ähnliche Verhältnisse im Nordpolargebiet erst 25 Breitengrade weiter polwärts wiederfinden. Nur 16 Blütenpflanzen sind inzwischen aus Süd-Georgien bekannt geworden, nicht viel mehr als aus dem jenseits des 80. Grades nördlicher Breite gelegenen Franz Josefs-Lande, was in erster Linie an dem kalten Sommerklima liegt. Die Insel gehört zu den ödesten und wildesten Gegenden, die man auf der Erde kennt, und zur Zeit, als die deutsche Expedition dort weilte, war sie das einzige von Menschen zu längerem Aufenthalt betretene Land der Welt, in dem die Grenze des ewigen Schnees bis zum Meeresspiegel hinabreicht.

Es ist höchst bezeichnend für das damals wie auch später vorhandene geringe Interesse an der Südpolarforschung, daß die südlichsten Polarstationen immer noch etwa 1200 km vom Polarkreis entfernt blieben und nicht einmal der Versuch gemacht wurde, in die eigentliche Südpolarzone einzudringen. Auch heute noch ist ja in weiten Kreisen unseres Volkes die Anschauung verbreitet, daß Expeditionen in die Antarktis

zwar für verschiedene Zweige der Wissenschaft von Wert seien, daß aber ein praktischer Nutzen von ihnen nicht erwartet werden könne. Demgegenüber sei vor allem auf den nationalen Wert von Erfolgen auf dem Gebiete der Polarforschung hingewiesen, der bereits früher in dieser Zeitschrift*) betont worden ist. Von jenem Polarforscher, der in der Neuzeit die nationale Bedeutung am eifrigsten betont hat, R. F. Peary, stammt der Ausspruch: „Das Sternenbanner muß an beiden Polen der Erde flattern und die ganze Welt sich darum drehen", ein Beweis, wie hoch dieser erfolgreiche Nordpolarforscher das patriotische Moment bewertet. Seine Ansprache an Präsident Roosevelt**) enthält einen flammenden Protest gegen die Versuche, die Erreichung der Pole nur vom Standpunkt des Gelehrten aus zur würdigen. Auch die praktische Wichtigkeit der Südpolarforschung für die Erziehung unseres Volkes zur Seetüchtigkeit darf nicht unterschätzt werden, da die Erfahrung gezeigt hat, daß die Forschungen solcher Expeditionen der Schiffahrt in hohem Maße zugute kommen, indem sie zur Lösung nautischer Probleme beitragen, deren Förderung, wie Erich v. Drygalski mit Recht betont,***) für die Seeleute aller Nationen eine hervorragende Schulung gewesen ist. Kaum ein anderes Gebiet aber stellt unseren Seeleuten zur Übung und Erprobung in der wissenschaftlichen und praktischen Navigation größere und schwierigere Aufgaben als das südliche Eismeer. Um zu zeigen, wie hoch auch im Auslande, und zwar gerade von Seiten der Engländer der praktische Wert und die nationale Bedeutung einer Südpolarexpedition bemessen wird, seien die Worte des Präsidenten der Royal Geographical Society zu London, Sir Clements R. Markham, wiedergegeben, in denen er seinen Landsleuten die Aussendung einer britischen Südpolarexpedition eindringlich empfahl:

„Eine solche Expedition", so sagt er, „ist eine hervorragende Schulungsfahrt für die Flotte in Friedenszeiten. Sie stellt ein Problem dar, welches besondere Sorgfalt und Ruhe des Urteils verlangt, schnelle und scharfe Entschlüsse erfordert, neue Situationen und Gesichtspunkte zeigt. Solche Arbeiten bilden den Charakter der Seeleute, erweitern ihren Gesichtskreis und erhöhen ihr Selbstvertrauen. Es ist nicht die gleiche Arbeit wie im Kriegsdienst, doch durch die Steigerung der Erfahrungen eine wichtige Vorbereitung dazu. Sie erhöht die Erfindungskraft und den Unternehmungsgeist, der die englische Flotte von jeher ausgezeichnet hat. Schwierigkeiten der politischen Lage dürfen solche Unternehmungen nicht hindern, denn die größten wissenschaftlichen Erfolge der englischen Flotte sind auch früher in den politisch schwierigsten Zeiten erreicht. Die englische Nation darf sich nicht des unsterblichen Rechtes begeben, jetzt wie stets zuvor in dem Werk der Entdeckungen voranzugehen. Ich wage den Ausspruch, daß es sich für England, wenn das Unternehmen nicht zustande kommt, nicht allein um einen Verlust der wertvollsten Kenntnisse in allen Zweigen der Wissenschaft handelt, sondern um einen Verlust an dem Prestige und dem Kredit des Landes."†)

---

*) Siehe „Marine-Rundschau" 1910, Januarheft, S. 56.

**) Ebenda.

***) Siehe „Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin", 1899, Bd. 26, S. 73.

†) Siehe „Marine-Rundschau" 1910, Januarheft, S. 74.



Erwägungen ähnlicher Art waren es, die in Gemeinschaft mit geographischen Interessen und unterstützt durch die unermüdliche Agitation G. Neumayers in deutschen Geographenkreisen den Wunsch nach Aussendung einer offiziellen deutschen Südpolarexpedition immer lebhafter werden ließen. Auf dem 11. Deutschen Geographentage, der im April 1895 in Bremen versammelt war, herrschte die Ansicht vor, daß das in jenen Tagen stattfindende 25jährige Jubiläum der Bremer Geographischen Gesellschaft, die gleich bei ihrer Begründung als „Verein für die deutsche Nordpolarfahrt" energisch und tatkräftig für die Beteiligung Deutschlands an der Nordpolarforschung eingetreten war, nicht würdiger begangen werden könnte, als durch Annahme eines auf eine deutsche Südpolarexpedition hinzielenden Beschlusses. Im Anschluß an einen von E. v. Drygalski gehaltenen Vortrag über die Südpolarforschung und die Probleme des Eises gelangte ein solcher Beschluß am 19. April 1895 mit großer Mehrheit zur Annahme, ein Ausschuß wurde gewählt, der sich noch an demselben Tage als „Deutsche Kommission für Südpolar-Forschung" unter dem Vorsitz G. Neumayers konstituierte, und damit war der erste und wichtigste vorbereitende Schritt getan. Wohl wirkte der Enthusiasmus, mit dem jetzt von verschiedenen Seiten die Agitation aufgenommen wurde, anregend auf weite Kreise; anderseits aber zeigte sich auch, wie schwer es war, für die unwirtlichen Eisgefilde der Südpolarregion Begeisterung zu erwecken; vor allem fand sich auch hier die Erfahrung bestätigt, daß die Agitation für eine Sache nur dann auf einen durchschlagenden Erfolg rechnen kann, wenn das Interesse für die Sache an eine Person anknüpfen kann. Ein durchgreifender Umschwung trat daher erst ein, als die Deutsche Südpolar-Kommission am 19. Februar 1898 in einer zu Leipzig abgehaltenen Sitzung E. v. Drygalski, dessen großes Werk über seine Grönland-Expedition damals gerade erschienen war, einstimmig zum Leiter der geplanten Expedition wählte. Bei dieser Sitzung war zum ersten Male als offizieller Vertreter einer Behörde der Vorstand der Nautischen Abteilung des Reichs-Marine-Amts, Kapitän zur See Graf v. Baudissin, anwesend, der auch in der folgenden Zeit tatkräftigen Anteil an dem Zustandekommen der Expedition nahm. Größere Versammlungen in München und Stuttgart, Beschlüsse der Delegierten der vereinigten Akademien, eine gemeinsame Sitzung der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin mit der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonial-Gesellschaft und eine Immediateingabe der Deutschen Südpolar-Kommission an den Kaiser hatten schließlich den Erfolg, daß die Kosten für eine im Jahre 1901 auszusendende Expedition in den Reichshaushaltsetat eingestellt wurden. Es entsprach völlig dem bei der Internationalen Polarforschung 1882 bis 1883 beobachteten Verfahren, daß die für das Unternehmen erforderlichen Mittel in dem Etat des Reichsamts des Innern standen, dessen Dezernent Geheimrat Lewald nun mit seltener Umsicht und großem Geschick die amtlichen Geschäfte der Expedition in die Hand nahm. Auch das preußische Unterrichtsministerium und zahlreiche andere Verwaltungsbehörden, wissenschaftliche Institute, Vereine und Privatleute förderten das Unternehmen in jeder Weise, so daß die Vorbereitungen einen raschen Fortgang nahmen.

Bei der großen Bedeutung, die das Expeditionsschiff für den Erfolg des ganzen Unternehmens hatte, wurde diesem eine ganz besondere Sorgfalt zugewandt. War es doch das erste deutsche Schiff, das lediglich zu Forschungszwecken gebaut wurde, und

galt es doch, den verschiedenartigsten Anforderungen, die zum Teil schwer miteinander vereinbar waren, gerecht zu werden. Das Reichs-Marine-Amt hat sich daher auch dadurch ein großes Verdienst um die deutsche Südpolarforschung erworben, daß es die ständige Aufsicht über den Bau des Schiffes übernahm, das nach den Entwürfen des Marine-Oberbaurat Kretschmer von den Howaldtswerken in Kiel konstruiert und erbaut wurde. Da über das Schiff selbst von dessen Konstrukteur bereits damals eine ausführliche Abhandlung in dieser Zeitschrift*) veröffentlicht worden ist, so dürfte hier ein näheres Eingehen auf seine konstruktiven Einzelheiten und die innere Einrichtung überflüssig sein. Der Stapellauf erfolgte am 2. April 1901, wobei das Schiff zum Andenken an den mächtigen Antrieb, den die Südpolarforschung den Arbeiten des großen Förderers der erdmagnetischen Wissenschaft Karl Friedrich Gauß zu verdanken hatte, den Namen „Gauß" erhielt. Den Taufakt vollzog Frhr. Ferdinand v. Richthofen, dessen Name durch das lebhafte Interesse und die Förderung, die er dem Unternehmen in allen Stadien hat angedeihen lassen, für immer auf das engste mit dieser ersten deutschen Südpolarexpedition verknüpft ist. Die Ausrüstung, zu der auch zwei Luftballons sowie Drachen gehörten, war in jeder Hinsicht musterhaft und der Proviant auf 3 Jahre berechnet. Die Leitung lag in der Hand E. v. Drygalskis, dem das die Reichsdienstflagge führende Schiff bis zur Grenze der Erhaltung von Leben und Schiff zur uneingeschränkten Verfügung gestellt wurde. Als wissenschaftliche Teilnehmer gingen mit: E. Vanhöffen (Biologe), H. Gazert (Arzt), E. Philippi (Geologe) und F. Bidlingmaier (Erdmagnetiker). Schiffsoffiziere waren: H. Ruser (Kapitän), W. Lerche (1. Offizier), R. Vahsel (2. Offizier), L. Ott (3. Offizier), A. Stehr (Maschinist).

Das Schiff trat seine Reise von Kiel am 11. August 1901 an, vom 11. bis 16. September weilte die Expedition auf São Vicente, einer der Kapverdischen Inseln, vom 23. November bis 7. Dezember in Kapstadt, führte am 25. Dezember eine Landung auf der Possession-Insel aus und erreichte am 31. Dezember den Kerguelen-Archipel. Hier wurde eine Zweigstation errichtet, die vorzugsweise durch konforme meteorologische und magnetische Beobachtungen die Arbeiten der Hauptstation zu ergänzen und dadurch deren Wert zu erhöhen bestimmt war. Als wissenschaftliche Beobachter verblieben hier, an der Küste des Royal-Sound, die Herren E. Werth (Biologe), K. Luyken (Erdmagnetiker) und J. Enzensperger (Meteorologe), worauf die „Gauß" am 31. Januar 1902 die Inselgruppe verließ, am 3 Februar die Heard-Insel anlief, am 13. Februar in 62° Süd das erste Scholleneis antraf und am 22. Februar in 66° Süd, 99° Ost von schweren Eisschollen besetzt wurde, aus denen das Schiff sich erst am 8. Februar 1903 wieder frei machen konnte, worauf es nach Anlaufen der Inseln St. Paul am 26. April und Neu-Amsterdam am 27. April den Hafen von Simonstown in der False-Bay am 9. Juni erreichte, von dort am 2. August abfuhr und in Kiel am 25. November 1903 glücklich wieder eintraf.

Es würde zu weit führen, die wissenschaftlichen Ergebnisse der Expedition hier wiederzugeben, um so mehr als es naturgemäß noch nicht möglich gewesen ist, das gesamte Material zu verarbeiten. Das am meisten ins Auge fallende Resultat war

*) Siehe „Marine-Rundschau" 1900, S. 575, 658.



bekanntlich die Entdeckung einer neuen, west-östlich verlaufenden Küste in diesem bis dahin noch niemals besuchten Teile des Südpolargebiets, die den Namen Kaiser Wilhelm II.-Küste erhielt, sowie die Erreichung einer am Rande des Inlandeises gelegenen, eisfreien vulkanischen Kuppe, des Gauß-Berges. Die regelmäßigen wissenschaftlichen Beobachtungen und Messungen bestanden in geophysikalischen, meteorologischen, ozeanologischen, geographischen, geologischen und biologischen Arbeiten, wie solche heutzutage mehr oder minder ausführlich wohl von jeder zu Forschungszwecken ausgeführten Südpolarexpedition angestellt werden.

Zwei Momente aber gaben den Arbeiten unserer Expedition eine erhöhte Bedeutung, deren Erkenntnis freilich erst allmählich, wenn sämtliche Resultate bearbeitet vorliegen werden, in weitere Kreise dringen wird. Das eine war in der Lage der Winterstation im eisbedeckten, fast 400 m tiefen Meere begründet. Was anfangs als ein ungünstiges Geschick aufgefaßt werden konnte, erwies sich später als eine willkommene Fügung. Gab sie doch zum ersten Male in der Geschichte der Südpolarforschung die Möglichkeit, fast ein volles Jahr lang Schweremessungen, erdmagnetische Stationsarbeiten, ozeanologische und meteorologische Beobachtungen im antarktischen Ozean anstellen zu können. Allerdings war auch das Schiff der belgischen Expedition in den Jahren 1898 bis 1899 im südpolaren Eise, fern von der Küste, eingeschlossen gewesen, so daß wir die ersten Winterbeobachtungen aus südpolaren Meeren ihr verdanken. Aber die „Belgica" hatte während dieser Zeit im Eise treibend eine Strecke von rund 2000 km zurückgelegt, eine Entfernung, die etwa dem Wege von Berlin bis nach Kleinasien gleichkommt, so daß natürlich die einzelnen im Verlauf dieses Weges gemachten Beobachtungen nicht miteinander vergleichbar sind. Die „Gauß" dagegen hat ihre Lage, wie die fortgesetzte Kontrolle durch astronomische Beobachtungen ergab, während der ganzen Zeit nicht im mindesten geändert, so daß sie gewissermaßen eine feste Beobachtungsstation mitten im Meere darstellte. Das zweite Moment lag in der Größe der Organisation, die sich nicht auf die Hauptstation und das Zweig-Observatorium auf Kerguelen beschränkte, vielmehr die Mitarbeit nicht nur der britischen und schwedischen Südpolarstationen, sondern zahlreicher anderer Observatorien sowie der auf südlichen Routen fahrenden Schiffe ins Auge faßte. Wenngleich nicht so umfassend wie bei der internationalen Polarforschung 1882 bis 1883, sondern enger begrenzt, aber ebenso gründlich durchdacht und vorbereitet war die internationale antarktische Arbeit der Jahre 1902 bis 1903 in die Wege geleitet worden. Von Berlin ging die Anregung aus, und der im Jahre 1899 in Berlin tagende 7. Internationale Geographen-Kongreß bot dem designierten Leiter der deutschen Expedition die erwünschte Gelegenheit, sich mit den maßgebenden Gelehrten anderer Nationen ins Einvernehmen zu setzen und die Einzelheiten des internationalen Zusammenwirkens mit ihnen durchzuberaten. So ist ein Beobachtungsnetz geschaffen worden, das weit über die Grenzen der Südpolarregion hinausreicht und gestattet, die geophysikalischen Zusammenhänge der antarktischen Probleme mit denen niederer Breiten zu erforschen. Bisher konnte nur ein Teil des gesamten Materials unter diesem Gesichtspunkte bearbeitet werden, doch sind die gewonnenen Resultate z. B. für die Frage nach der allgemeinen Zirkulation der gesamten Erdatmosphäre von so großer Bedeutung, daß man auch auf wichtige Ergebnisse der weiteren zusammenfassenden Durcharbeitung mit Zuversicht hoffen darf.

Während die deutsche Südpolarexpedition sich noch im Stadium der ersten Vorbereitungen befand, untersuchte die im wesentlichen zoologische Zwecke verfolgende deutsche Tiefsee-Expedition auf dem Dampfer „Valdivia“ unter Leitung von C. Chun in den Jahren 1898 bis 1899 den Atlantischen und Indischen Ozean. Ihr gelang es, die völlig vereiste Bouvet-Insel wiederzufinden, die am 1. Januar 1739 von dem Franzosen Bouvet de Loziers etwa 2600 km süd-südwestlich vom Kap der Guten Hoffnung in 54° Süd entdeckt worden war. Sie wurde später wiederholt vergeblich gesucht, bis es 1808 dem englischen Walfänger Lindsay glückte, die Insel zu sichten. Im Jahre 1825 will der englische Kapitän Norris in der gleichen Gegend sogar zwei Inseln gesehen haben, auf deren einer er eine Landung bewerkstelligte. Merkwürdigerweise sind aber die Angaben über die Lage der gefundenen Inseln durchweg verschieden, so daß das Problem der Bouvet-Insel 160 Jahre lang ungelöst geblieben ist und noch manchen späteren Südpolarexpeditionen Veranlassung gegeben hat, Nachforschungen nach der rätselhaften Insel anzustellen. Es gelang jedoch nicht, sie an einer der angegebenen Stellen wiederzufinden, und man machte sich mit dem Gedanken vertraut, daß sie vielleicht inzwischen von der Brandung zerstört oder einem vulkanischen Ausbruch zum Opfer gefallen sei, als die Insel am 25. November 1898 nach langem Suchen von der Besatzung der „Valdivia“ wieder entdeckt wurde und ihre genaue Lage festgestellt werden konnte. Es ergab sich, daß sie beträchtlich weiter im Südwesten lag, als alle drei früheren Positionsangaben vermuten ließen. Ferner konnte die deutsche Tiefsee-Expedition noch in höheren südlichen Breiten des Indischen Ozeans zahlreiche Tieflotungen ausführen, die sich bis in die Nähe des am Südpolarkreis gelegenen Enderby-Landes erstreckten und den Nachweis lieferten, daß das Südpolarmeer nicht, wie vielfach angenommen wurde, ein flaches Meer, sondern ein ausgedehntes Becken mit Tiefen von 4000 bis 6000 m darstellt, aus dem sich kleine isolierte Inseln und der Rand des Südpolarkontinents ziemlich schroff erheben.

In den letzten Jahren nun sind in der Südpolarforschung erhebliche Fortschritte gemacht worden, vor allem durch den bereits erwähnten glänzenden Vorstoß des Engländers Shackleton. Sein Erfolg wirkte naturgemäß in höchstem Grade anfeuernd auf die Initiative kühner Männer, so daß die Südpolarforschung einen plötzlichen Aufschwung nahm. Dazu kam, daß durch die wenige Monate später bekannt gewordene Tatsache der Erreichung des Nordpols eine Triebfeder von allergrößter psychologischer Bedeutung für die Nordpolarforschung ausgeschaltet wurde und alle Kräfte einer intensiven Inangriffnahme der antarktischen Forschung zugute kamen, so daß seit Beginn des Jahres 1911 eine Expedition nach der andern dem höchsten Süden zustrebte.

Man darf es mit hoher Freude begrüßen, daß Deutschland, nachdem es aus dem Stadium der Anregung und der wissenschaftlichen Bearbeitung südpolarer Probleme in der Studierstube herausgetreten ist und sich in einer seiner Großmachtstellung entsprechenden Weise an der Südpolarforschung aktiv beteiligt hat, auch in diesem neuesten Stadium der antarktischen Forschung nicht zurücksteht, sondern tatkräftig mitzuarbeiten gewillt ist. Auch kann man es als ein erfreuliches Zeichen für den Umschwung der öffentlichen Meinung betrachten, daß schon 7 Jahre nach der Rückkehr der deutschen Reichsexpedition genügend private Mittel für eine neue antarktische Expedition

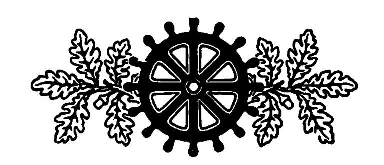
bereitstehen. Der Plan zu ihrer Durchführung ging von Wilhelm Filchner aus, der eine erste Mitteilung darüber in der Sitzung der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin am 5. März 1910 machte, und im Anschluß daran konnte der Vorsitzende mitteilen, daß ein Gönner bereits 300 000 Mark für die Expedition zur Verfügung gestellt habe.

Die Hauptaufgabe der Expedition ist die wissenschaftliche Erforschung des Südpolargebietes, insbesondere der südöstlich von Amerika gelegenen Teile. Vor allem soll festgestellt werden, ob ganz Antarktika einen einzigen mächtigen Kontinent bildet, wie Shackleton, Murray und Bruce vermuten, oder ob die Ansicht Nansens zu Recht besteht, daß es keinen Kontinent, sondern nur einen Archipel von Inseln in der Antarktis gebe, oder schließlich, ob ein mit Eis bedeckter Meeresarm, der sich von der Weddell-See bis zur Roß-See erstreckt, die Westantarktis von der Ostantarktis trennt. Dieser letzteren Auffassung, die von Penck, Nordenskjöld und Markham vertreten wird, scheint Filchner am meisten zuzuneigen; sollte sie sich als richtig erweisen, so wäre der von der Eistafel der Roß-Barriere bedeckte Meeresteil als die Einmündung dieser Meeresstraße in das Roß-Meer aufzufassen. Die Filchnersche „Deutsche Antarktische Expedition" besteht aus 25 nautischen Mitgliedern, an deren Spitze Kapitän Vahsel steht, der als 2. Offizier die „Deutsche Südpolar-Expedition" auf der „Gauß" mitgemacht hat. Wissenschaftliche Teilnehmer der Expedition sind die Herren Seelheim (Geograph und stellvertretender Leiter), Barkow (Meteorologe), Brennecke (Ozeanograph), Heim (Geologe), Kohl (Arzt), Lohmann (Biologe), Przybyllok (Astronom und Erdmagnetiker) und Wachter (Arzt); als Techniker geht Herr Neuberger mit. Der Proviant ist auf 3½ Jahre berechnet und beträgt 220 t, die Getränke 20 t. Das Schiff „Deutschland" ist ein im Eise bewährter norwegischer Walfänger, der 1905 aus Föhren-, Eichen- und Pitchpine-Holz gebaut und mit einer Eishaut aus Greenheart versehen ist. Der Bruttogehalt, der 527 t betrug, ist durch Umbau auf 598 t gebracht worden. Das Schiff hat eine Länge über Deck von 46 m und eine größte Breite von 9,2 m. Die Maschine von 280 indizierten Pferdestärken verbraucht bei Volldampf 5 t Kohlen täglich. Ein Hilfskessel versieht die Maschinen für elektrisches Licht, die Lotmaschine und andere Hilfsmaschinen mit Dampf. Die „Deutschland" ist als Bark getakelt, trägt Masten von 28 m Höhe und läuft unter Segel bei günstigem Winde 9 bis 10 kn; in vollständig beladenem Zustande hat sie etwas mehr als ½ m Freibord. Sie ist mit einer Station für drahtlose Telegraphie versehen, deren Reichweite bei Nacht 800 km beträgt. Für die Landstation ist ebenfalls Funkspruch-einrichtung vorhanden. Als Transportmittel werden 40 Schlitten Nansenscher Konstruktion und 3 Motorschlitten sowie grönländische Hunde und mandschurische Ponies mitgenommen. Das Schiff führt die Reichsdienstflagge, und die Beziehungen zwischen dem Leiter, dem Kapitän und den übrigen Teilnehmern sind durch eine Dienstanweisung genau geregelt. Die Besoldung aller Teilnehmer erfolgt durch den „Eingetragenen Verein Deutsche Antarktische Expedition". Über die Berichterstattung sind scharfe Bestimmungen getroffen. Keinem Expeditionsmitglied ist es gestattet, Nachrichten über die Expedition an die Öffentlichkeit zu bringen. Der gesamte Nachrichtendienst liegt in den Händen des Leiters, der ein Berliner Korrespondenzbureau mit der Verbreitung der eingegangenen Nachrichten beauftragt hat. Die Expedition hat am

7. Mai unter der vorläufigen Führung von Herrn Seelheim Bremerhaven verlassen und sich nach Buenos Aires begeben, von wo nach dem Eintreffen des Leiters der Expedition die „Deutschland" am 5. Oktober in See ging und am 21. Oktober in Grytwiken, dem besten Hafen an der Nordküste Süd-Georgiens, ankam. Die Aufenthaltszeit von 13 Tagen wurde zur Untersuchung dieser Insel verwandt, und zum erstenmal wurden photogrammatische Vermessungen auf derselben ausgeführt. Die Zeit vom 1. bis 14. November konnte zu einer Tour nach der Gruppe der Süd-Sandwich-Inseln verwendet werden, die teils erloschene, teils tätige Vulkane sind. Da wegen des stürmischen Wetters keine Landung vorgenommen werden konnte, so mußte man sich im wesentlichen mit ozeanographischen Arbeiten begnügen. Zwischen Süd-Georgien und den Süd-Sandwich-Inseln wurden Meerestiefen von 4000 bis 5000 m, einmal sogar von 6511 m gelotet. Zwischen den einzelnen nördlichen Inseln fanden sich Tiefen von 2000 bis 3000 m. Das Meerwasser zeigte, sowohl was die Temperatur wie den Salzgehalt anbelangt, schon rein antarktischen Typus, und zahlreiche große Eisberge wurden passiert. Am 11. Dezember verließ Filchner Grytwiken mit südlichem Kurs in der Absicht, nach Erreichen der Eisgrenze ostwärts an derselben entlang zu fahren, um eine günstige Stelle zum Durchbruch nach Süden zu erkunden. Es ist beabsichtigt, im äußersten Süden des Atlantischen Ozeans das von Bruce 1904 entdeckte Coats-Land an der Ostseite der Wedell-See aufzusuchen und dort, der Küste südwärts folgend, eine Basisstation zu errichten, an der sieben Mitglieder die laufenden Stationsarbeiten erledigen werden, während vier andere einen größeren Schlittenvorstoß nach Süden auszuführen gedenken.

* * *

Die gesamte deutsche Nation begleitet die Deutsche Antarktische Expedition mit ihren besten Wünschen und hofft, daß dem kühnen Unternehmen ein voller Erfolg, den Teilnehmern aber eine glückliche Rückkehr in die Heimat beschieden sein möge.



Zur Kritik der Gasvergiftungen in Kohlenbunkern.

Von Marine-Oberstabsarzt Dr. Weber.

In dem kürzlich erschienenen amtlichen Sanitätsbericht über die englische Kriegsmarine für das Jahr 1910 findet sich auf Seite 33/34 ein Unglücksfall auf der „Cochrane" am 8. September geschildert, der sich etwa folgendermaßen zutrug: Beim Kohlennehmen in Cromarty fiel es am Nachmittag kurz nach 3 Uhr auf, daß die dem einen Bunker zugeführten Kohlen nicht weitergeschafft wurden. Ein zur Feststellung der Ursache hinuntergesandter Mann sah zwei Leute bewußtlos im Bunker liegen, und nachdem er Hilfe herbeigeschafft hatte, wurden insgesamt fünf in dem Bunker beschäftigt gewesene aus diesem heraus und in das Lazarett gebracht. Bei einem blieben 1½stündige Wiederbelebungsversuche ohne Erfolg; ein zweiter erholte sich unter der Anwendung künstlicher Atmung, während bei den drei übrigen ohne besondere Behandlung das Bewußtsein wiederkehrte. Die vier Überlebenden waren bis zum nächsten Tage wiederhergestellt.

Sieht man die früheren Sanitätsberichte der englischen Marine aus den letzten Jahrzehnten daraufhin durch, so findet man eine ganze Anzahl von Vergiftungsfällen, die auf schädliche Gase in Bunkern zurückgeführt sind. Ebenso finden sich in den deutschen Marine-Sanitätsberichten derartige Vorkommnisse verzeichnet, und ohne Zweifel sind sie auch in den Kriegsmarinen anderer Nationen, deren Sanitätsstatistik das Verfolgen von Einzelfällen weniger gestattet, keine Seltenheiten.

Bei dieser Sachlage sollte man annehmen, daß die Bedingungen für das Zustandekommen solcher Unfälle und die Art der dabei wirksamen Gase genau bekannt seien, ganz besonders in Anbetracht dessen, daß ja gerade katastrophale Ereignisse das allgemeine Interesse in besonderem Maße wachzurufen pflegen und daß eine wirksame Vorbeugung naturgemäß die genaue Kenntnis aller wirksamen ursächlichen Faktoren zur Vorbedingung hat.

Um so mehr wird man überrascht, wenn man weder in den betreffenden Berichten, noch auch sonst in der einschlägigen Literatur genauere Angaben über die Zusammensetzung der Luft der Bunker, in denen Vergiftungen zustande gekommen sind, findet. Im Gegenteil, es tritt in den Berichten eine gewisse Verwirrung der Ansichten zutage insofern, als teils ganz allgemein von „Bunkergasen", „coal gas" usw. die Rede ist, teils aber ausdrücklich Kohlenoxyd als wirksamer Faktor angeschuldigt wird.

In Ermangelung eines direkten Weges zur Gewinnung eines klaren Einblickes in diese Verhältnisse wird man daher versuchen müssen, mittelbar zur möglichsten Klarlegung der vorliegenden Frage zu gelangen. Hierfür bietet die Benutzung der bei der Erforschung der Kohlenchemie ermittelten Tatsachen und der im Kohlenbergbau gewonnenen Erfahrungen eine naheliegende Handhabe. —

Die bekanntlich aus lebenden Pflanzen durch einen langsamen Vermoderungsprozeß unter Luftabschluß gebildete Kohle enthält als Zersetzungsprodukte von Pflanzensubstanz oder als Reste atmosphärischer Luft in ihrem Innern Gase, deren Menge

und Art nach dem Alter der Kohlenflöze, der mehr oder weniger luftabschließenden Wirkung der sie überlagernden Gebirgsschicht, abhängig von Druck, Temperatur, Struktur der Kohle, ihrem Gehalt an Schwefelkies und anderen örtlichen Verhältnissen in erheblichen Grenzen verschieden sind.

Diese Gase, die bisweilen unter bedeutender Spannung stehen, werden teilweise aus der Kohle in die Grubenluft abgegeben, und zwar im allgemeinen allmählich und stetig, gelegentlich aber auch plötzlich in größerer Menge als sogenannte „Bläser" oder selten in Massenausbrüchen. Sie bilden die je nach ihrer Zusammensetzung mehr oder minder gefährlichen „Wetter" der bergmännischen Ausdrucksweise. Nach den grundlegenden, namentlich von E. v. Meyer*) und Schondorff**) herrührenden Analysen enthalten die Grubengase neben Stickstoff und Sauerstoff — je nach der Kohlenart und ihrer Lagerung in weiten Grenzen schwankend — hauptsächlich Methan (CH_4), ferner Kohlensäure (CO_2), daneben z. T. auch schwere Kohlenwasserstoffe (C_2H_6, C_3H_8, C_4H_8 und wahrscheinlich auch C_4H_{10}) und freien Wasserstoff. Über das Vorkommen von Schwefelwasserstoff (H_2S) und Kohlenoxyd (CO) wird nur als seltene Ausnahme berichtet, wobei letzteres auch dann, zum Teil wenigstens, mutmaßlich noch sekundärer Entstehung ist.

Diesen von der Kohle „exhalierten" Gasen entsprechen qualitativ die in ihr eingeschlossenen, wie sie zuerst in umfangreichen Analysen durch E. v. Meyer, später von Thomas, Broockmann***) u. a. nachgewiesen sind. Grubengas (CH_4) bildet in der frischen Kohle mit verschwindenden Ausnahmen den Hauptbestandteil an Gas und ist bis zu 90 und mehr Volumenprozenten gefunden. Aethylwasserstoff (C_2H_6) in Verbindung mit durch Schwefelsäure absorbierbaren höheren Kohlenwasserstoffen wurde nur in einer kleineren Zahl der untersuchten Kohlenarten, zum Teil in solchen, die schon längere Zeit der Verwitterung ausgesetzt waren, nachgewiesen. Kohlensäure wurde in besonders großer Menge (bis zu 54,9 Volumenprozenten) in stark schwefelkieshaltiger Kohle festgestellt. Im übrigen tritt eine Zunahme des Kohlensäuregehaltes bei längerer Einwirkung der Luft auf die Kohle und dementsprechend lebhafter Oxydation in ihrem Innern hervor. Das Verhalten der Kohlensäure und der Kohlenwasserstoffe erweist sich als in gewisser Weise komplementär, insofern schon in frischer Kohle Kohlensäure und Grubengas in umgekehrtem Mengenverhältnis zueinander stehen und weiterhin der Abnahme des Grubengases eine Zunahme der Kohlensäure entspricht, die sich daraus erklärt, daß Kohlensäure durch Oxydation der Kohlenwasserstoffe, besonders des Grubengases, entsteht.

Schließlich darf nicht unerwähnt bleiben, daß vereinzelt von Thomas unter den Gasen englischer Braunkohlen auch Kohlenoxyd in erheblicher Menge festgestellt ist. Dagegen wurde, soviel ich sehe, bei allen Steinkohlen-Analysen dieses Gas gar nicht oder nur in ganz geringer Menge gefunden.

Von Bedeutung ist nun ferner der Umstand, daß die Kohle nicht nur Gase in die Luft abgibt („ausatmet"), sondern gewissermaßen auch „einatmet", d. h. der Luft Sauerstoff entzieht. Dieser Vorgang ist besonders eingehend und grundlegend

*) Journal für praktische Chemie, Bd. 5 (1872), S. 144 und 407; Bd. 6 (1873), S. 389.

**) Preußische Zeitschrift für das Berg- usw. Wesen, 1883, Bd. 31, S. 435; Bd. 32, S. 509.

***) Glückauf, Berg- und Hüttenmännische Wochenschrift, 1899, Nr. 14, S. 269.

von Richters*) experimentell studiert worden. Dabei hat sich ergeben, daß die Sauerstoffabsorption der Kohle auch bei gewöhnlicher Temperatur aus trockener, wie aus feuchter Luft stattfindet. Lufttrockene Kohle nimmt Sauerstoff lebhafter auf als feuchte, soweit es sich nicht um stärker schwefelkieshaltige Kohle handelt, bei der ein umgekehrtes Verhältnis Platz greift; frisch geförderte absorbiert weit schneller als ältere. Ferner ist auch die Größe ihrer absorbierenden Fläche von Bedeutung, insofern als Kleinkohlen anfänglich Sauerstoff wesentlich lebhafter aufnehmen als Stückkohlen.

In Versuchen mit 20 g grob gepulverter, lufttrockener, aber mit Feuchtigkeit gesättigter, frisch geförderter Kohle absorbierten diese in 12 Tagen das 5/4 bis mehr als 3fache ihres Volumens an Sauerstoff.

In neuerer Zeit hat Giemsa**) im Zusammenhange mit unter einem anderen Gesichtspunkt angestellten Versuchen über Sauerstoffabsorption auch die Einwirkung der Kohle in dieser Hinsicht experimentell geprüft mit folgendem Ergebnis:

Die Luft enthielt nach Einwirken von frisch zerkleinerten, erbsengroßen Stücken englischer Steinkohle Volumenprozente an:

	O_2	CO_2	O_2	CO_2
	nach 8 Tagen		nach 21 Tagen	
a) in trockener Kammer bei Zimmertemperatur	16,0	1,2	13,0	1,2
b) " feuchter " " "	0,2	8,2	0	9,0
c) " trockener " " 28° C	12,6	3,2	8,0	4,0
d) " feuchter " " 28° C	0,2	9,0	0	9,2

Betrachtet man nun auf dem Boden dieser Feststellungen die Verhältnisse in den Kohlenbunkern bezüglich der hier interessierenden Fragen, so muß unzweifelhaft damit gerechnet werden, daß die in der Grube begonnene und auf der Halde fortgesetzte „Atmung" der Kohle auch in den Bunkern sich weiter geltend macht. Von den hier abgegebenen Gasen kommt zunächst das Grubengas in Betracht. Dieses findet sich in fast allen Kohlenarten, besonders reichlich in den in der deutschen Marine zumeist verwendeten rheinisch-westfälischen, und zwar verhältnismäßig um so mehr, je frischer die Kohle aus der Grube in die Bunker gelangt ist. Entsprechend seinem niedrigen spezifischen Gewicht von 0,552 steigt es aus den Kohlen nach oben und sammelt sich unter Deck im Bunker an, um sich erst allmählich durch Diffusion mit der Bunkerluft zu mischen. Es wird von keinem Stoff in bemerkenswerter Weise absorbiert. Da es geruch- und geschmacklos ist, wird es in geringer Beimischung zur Luft nicht empfunden, in wachsender Menge führt es zu Unbehagen, Druckgefühl an den Augen und Schläfen und kann schließlich sogar tödlich wirken. Dabei handelt es sich jedoch, da das Gas nicht eigentlich giftig ist, nicht sowohl um einen aktiven Vergiftungsvorgang, als vielmehr um die mehr passiv wirksame Entziehung des für den Atmungsprozeß nötigen Sauerstoffs infolge der Verdünnung der atembaren Luft.

Dementsprechend wirken auch die übrigen mehr oder weniger konstant von der Kohle abgegebenen indifferenten Gasarten (schwere Kohlenwasserstoffe, Stickstoff).

*) Dinglers Polytechnisches Journal, 1869, Bd. 193, S. 51; 1870, Bd. 195, S. 315 und 449.

**) Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene, 1906, Bd. X.



Auch die Wirkung der sauerstoffabsorbierenden Eigenschaft der Kohle macht sich in der gleichen Richtung geltend. Nach Meißner*) ist die Grubenluft bei einer Herabsetzung des Sauerstoffgehaltes auf 15 Prozent schon nicht mehr ausreichend für den Atmungsprozeß. Es stellen sich Beklemmung, Schwäche, Müdigkeit und bei weiterer Abnahme Krämpfe sowie rasch der Erstickungstod ein. Giemsa**) kommt auf Grund von Tierversuchen zu etwa der gleichen Annahme bezüglich der gesundheitsgefährlichen Grenze der Sauerstoffverminderung.

Ein weiteres zu berücksichtigendes Moment bringt die Kohlensäure in die ursächliche Beurteilung der Bunkergasvergiftungen. Sie entwickelt sich stärker aus Kohlen, die längere Zeit gelagert haben, als aus frischen, bei höherer Temperatur lebhafter als bei niederer, sammelt sich entsprechend ihrem höheren spezifischen Gewicht von 1,524 dicht über den Kohlen bzw. in den tieferen Luftschichten des Bunkers an und diffundiert nur langsam mit der darüber stehenden Luft. Sie ist ein spezifisches Gift für den menschlichen Organismus und insofern in ihrer Wirkung prinzipiell zu trennen von der durch die vorher genannten Faktoren hervorgerufenen Schädigung. Nach Meißner tritt ihre schädliche Wirkung schon bei einem Gehalt der Luft von 2 bis 3 Prozent hervor, von anderen werden zum Teil wesentlich höhere Prozentzahlen angegeben. Beachtenswert ist der Umstand, daß durch Kohlensäure Betäubte wegen des hohen spezifischen Gewichtes dieses Gases beim Umsinken in eine stärker kohlensäurehaltige Luft geraten, wodurch tödlicher Ausgang der Vergiftung herbeigeführt werden kann. Im ganzen wirkt die Kohlensäure jedoch bei nicht allzu hoher Konzentration wesentlich langsamer als der Sauerstoffmangel; auch liegt die Schädigung durch sie prognostisch günstiger, insofern häufiger und schneller eine Erholung der Betroffenen nach Beseitigung der Schädlichkeit eintritt. —

Danach würden die durch sogenannte Bunkergase hervorgerufenen Unglücksfälle in erster Linie auf Erstickungsvorgänge infolge von Sauerstoffverminderung, teils durch die Anwesenheit indifferenter Gase (namentlich CH_4), teils auf Grund von Absorption durch die Kohle, daneben auch auf Kohlensäurevergiftung oder aber auf eine Zusammenwirkung beider Schädlichkeiten zu beziehen sein. Kohlenoxydvergiftung könnte unter gewöhnlichen Verhältnissen mit größter Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden; auf die bei Bunkerbränden und -explosionen sich bildenden Gase einzugehen liegt außerhalb des Themas. Auch Vergiftung durch Schwefelwasserstoff, der sich aus dem in der Kohle enthaltenen Schwefelkies unter Einwirkung von Wärme und Feuchtigkeit bilden könnte, käme praktisch nicht in Frage.

Läßt sich somit für die Qualität der schädlich wirkenden Bunkerluft ein gewisser, wenn auch nicht alle Zweifel lösender Anhalt gewinnen, so bleiben bezüglich der quantitativen Verhältnisse nur Vermutungen übrig.

Die Erfahrungstatsache, daß das Grubengas mit Luft gemischt in Bunkern zu Explosionen Anlaß gibt und daß hierfür ein Prozentgehalt von etwa 7 bis 33 in Betracht kommt, gibt nur einen ganz ungefähren Hinweis auf die sich gelegentlich findende Menge dieses Gases.

---

*) Hygiene der Berg- und Tunnelarbeiter in Weyls Handbuch der Hygiene. Jena 1897. Bd. 8, S. 225 ff.

**) A. a. O.



Die Sauerstoffverminderung durch Absorption der Kohle wird nach Maßgabe der Giemsaschen und sonstigen Versuche wohl sicher einen bedenklichen Umfang erreichen können, doch lassen sich die experimentellen Ergebnisse nur mit Vorbehalt auf die Praxis übertragen.

Bezüglich der höheren Kohlenwasserstoffe usw. fehlt jeder Anhalt.

Daß sich endlich Kohlensäure in toxisch wirkender Menge ansammeln kann, muß ebenfalls nach den Versuchsergebnissen vermutet werden, steht aber für die Praxis keineswegs fest. —

In Erwägung alles dessen scheint es für die endgültige Klarstellung der Ursachen und des Wesens der Bunkergasvergiftungen unerläßlich, durch chemische Analysen der Bunkerluft selbst die bestehende Lücke auszufüllen, und es ist der Endzweck dieser Zeilen, eine Anregung nach dieser Richtung zu geben.

Mit voller Absicht wende ich mich damit nicht nur an ärztliche Interessenten, sondern gehe vor das Forum dieser überwiegend von seemännischen und maschinentechnischen Fachleuten gelesenen Zeitschrift. Gerade bei derartigen Unfällen wird nämlich das ärztliche Personal stets auf geraume Zeit durch die Fürsorge für die Verunglückten ganz in Anspruch genommen sein, woraus es sich wohl auch erklärt, daß bei allen mir bekannt gewordenen Katastrophen dieser Art keine Schritte zur Klärung der medizinisch interessierenden Seite der ursächlichen Bedingungen getan sind. Es erscheint also viel aussichtsvoller, wenn die nötigen Feststellungen etwa von Vertretern des Maschinenpersonals in die Wege geleitet werden.

Es käme in Betracht, eine Anzahl geeigneter Unteroffiziere dieses Personals über den Zweck und das Wesen der Untersuchungen zu unterrichten und sie mit der Technik der Entnahme von Luftproben vertraut zu machen. Sie wären dann dahin anzuweisen, daß beim Vorkommen eines Unfalls der gedachten Art der von ihnen Abkömmliche sich unter Benutzung eines der an Bord befindlichen Atmungsapparate baldmöglichst in den betreffenden Bunker begibt und dort eine Luftmenge entnimmt. Diese Probe würde dann nach luftdichtem Verschluß bei der nächsten Gelegenheit an ein chemisches Laboratorium, etwa das des Sanitätsamtes, zur Ausführung der Gasanalyse zu senden sein.

Natürlich kann es nur erwünscht sein, wenn auch ohne die Gelegenheit von Unglücksfällen systematisch Luftproben den Bunkern unter wechselnden Bedingungen entnommen werden. Sie würden zweifellos wertvolle Anhaltspunkte gewinnen lassen und nebenbei die nötige Übung in dem Verfahren herbeiführen.

Einige Schwierigkeit bietet die Frage der zweckmäßigsten Methode und Apparatur für die Luftentnahme. Sie muß für Bordzwecke kompendiös, möglichst dauerhaft und einfach zu handhaben sein.

Nach dem Vorgange von Förster und Hausse*) würde es genügen, eine 2 bis 3 Liter fassende Glasflasche mittels gewöhnlichen Blasebalges durch ein 5 Minuten anhaltendes Einblasen mit der Luft des betreffenden Bunkers zu füllen und sie dann mit einem weichen Gummipfropfen abzuschließen. Dieser würde in Rücksicht auf die Gasentnahme für die Analyse zweckmäßig doppelt durchbohrt und mit Glasröhrchen

*) Jahrbuch für das Berg- und Hüttenwesen im Königreich Sachsen, 1879.



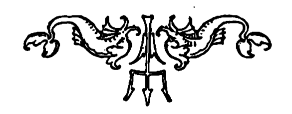
versehen werden, die ihrerseits wieder durch aufgezogene Schlauchenden mit Klemmen abzuschließen wären.

Winkler*) benutzte zur Entnahme von Grubenluft einen luftdicht gelöteten, etwa 10 Liter fassenden Zylinder aus Zinkblech mit konischen Endverjüngungen, die in 2 cm weite Röhren ausliefen, welche mit weichen Gummipfropfen dicht abgeschlossen werden konnten. Für die Luftprobeentnahme wird das Gefäß in dem betreffenden Raum vertikal aufgehängt, nachdem es statt der Gummipfropfen mit Quetschhahnverschlüssen versehen und vollständig mit Wasser gefüllt ist. Das Einsaugen der Luft geschieht in der Weise, daß durch Öffnen eines am unteren Auslasse befindlichen Schraubenquetschhahnes das Wasser in bestimmtem Tempo zum Abfließen gebracht wird. Nach Beendigung dieses Vorganges werden die Quetschhahnverschlüsse durch Gummipfropfen ersetzt und diese verschnürt. Winkler verband für die Luftentnahme die obere Ausmündung des Gefäßes noch mit zwei Absorptionsröhrchen, von denen das erste, mit Glaswolle gefüllt, der Zurückhaltung des Staubes diente; das zweite, mit Chlorcalcium gefüllt, entzog der durchströmenden Luft die Feuchtigkeit.

Der Kautschukpfropfenverschluß ist nach den Feststellungen Broockmanns**) nicht ganz luftdicht und erscheint insofern verbesserungsbedürftig; auch sonst läßt sich vielleicht noch eine wesentlich bessere und einfachere Methode für Bordzwecke ersinnen. Ich habe mich deshalb mit einem Fachchemiker, dem Leiter des chemischen Laboratoriums des Berliner Hydrotherapeutischen Universitäts-Instituts Herrn Dr. M. Krause, in Verbindung gesetzt, der sich freundlichst bereit erklärt hat, sich mit dem Problem zu befassen. —

Der Zweck dieser Zeilen ist erreicht, wenn es mir gelungen ist, weitere Kreise der Marine für die Klarstellung des Wesens der Bunkergasvergiftungen zu interessieren. Die praktischen Schwierigkeiten, die sich dem entwickelten Plane entgegenstellen werden, dürften nicht unüberwindlich sein, zumal wenn man sich vergegenwärtigt, daß es sich ja nicht nur um die Lösung einer wissenschaftlich interessanten Frage, sondern um ein prakischen Nutzen versprechendes Vorgehen handelt, entsprechend dem Worte von Marchal de Calvi: „L'étude des causes est pour ainsi dire la route, qui conduit à la prophylaxie“.

*) Ebenda, 1882, S. 65.
**) A. a. O.



Äußerungen führender Persönlichkeiten der Marine der Vereinigten Staaten.

(Mit 7 Abbildungen.)

Die Weihnachtsnummer 1911 der amerikanischen Zeitschrift „Scientific American" hat eine Reihe von Aufsätzen aus der Feder des Präsidenten der Vereinigten Staaten, des Marineministers, des Admirals Mahan und anderer führender Persönlichkeiten der amerikanischen Marine gebracht, die im folgenden kurz besprochen werden sollen.

Neben einer großen Anzahl guter Abbildungen bringt die Nummer als Titelblatt das Bild des Staatssekretärs der Marine George v. Lengerke Meyer, dem es gelungen ist, sich durch seine kräftige, zielbewußte Marinepolitik, durch seine Kenntnisse und sein Verständnis in allen Marinefragen und durch die Systematik und Gründlichkeit aller von ihm in Angriff genommenen Arbeiten beim Präsidenten eine Stellung, beim Kongreß einen Einfluß und bei den Offizieren ein Vertrauen zu erwerben, wie es kaum je ein Marineminister vor ihm in den Vereinigten Staaten besessen hat.

Brief des Präsidenten.

Das Heft wird eingeleitet durch einen Brief des Präsidenten Taft an den Herausgeber des „Scientific American", datiert vom 24. Oktober 1911, der lautet:

„Solange friedliche Mittel, internationale Meinungsverschiedenheiten in der Welt beizulegen, noch nicht sichergestellt sind, zwingt Klugheit und Vaterlandsliebe, daß die Vereinigten Staaten eine Marine unterhalten, so groß wie Wohlstand und Würde des Landes es fordern."

Der Wert der Seeherrschaft. Von Kontreadmiral Mahan.

In dem ersten Artikel legt der bekannte Admiral Mahan den Wert der Seeherrschaft an einer Reihe von Beispielen dar.

Der augenblickliche Kampf zwischen Italien und der Türkei um Tripolis habe ein doppeltes Interesse. Er zeige einmal den allmählich, aber dauernd sich vollziehenden Prozeß, wie eine höhere Zivilisation eine niedrigere verdränge. Solch ein Prozeß lasse sich weder durch ein Gesetz regulieren, noch könne man ihn überhaupt vor einen Richtstuhl bringen. Oder man halte den Fortschritt der Entwicklung auf, deren Vorbedingung sei, daß der Tüchtige den Untüchtigen zur Seite schiebt. Ebenso sehr aber illustriere der augenblickliche Krieg den Wert der Seeherrschaft. Lediglich die Tatsache, daß Italien die Seeherrschaft besaß, habe es dem Lande ermöglicht, den Landkrieg in Tripolis zu lokalisieren.

Auch für die Vereinigten Staaten habe die Seeherrschaft stets eine große Rolle gespielt.

Wenn der Kurs, den die Vereinigten Staaten in den letzten Jahren eingeschlagen hätten, richtig gewesen sei, dann seien die Vereinigten Staaten auch verpflichtet, die Stellung, die sie jetzt in der Welt dank dieses Kurses einnähmen, zu behaupten durch Maßnahmen, die die dazu nötigen Mittel an die Hand gäben. Von diesen Mitteln sei für Amerika eine Flotte das bei weitem Wichtigste.

Das zeige auch die Vergangenheit. Daß das dem Engländer angeborene politische Verständnis für eine Regierungsform, die die richtige Mitte innehalte zwischen Gesetz und Freiheit, daß dies in Nordamerika prävaliere vom hohen Norden bis zum Golf von Mexiko, vom Atlantischen bis zum Pazifischen Ozean, das käme daher, weil in dem entscheidenden Zeitalter die Seeherrschaft Großbritannien gehört habe. In Indien und Ägypten habe eine tüchtige und energische Verwaltung Tyranneien in jeder Form, innere Kämpfe, Mord und Totschlag abgelöst und der einst verwahrlosten Bevölkerung zu einem gewissen Wohlstand verholfen. Diese kraftvolle Verwaltung habe sich stützen können auf die englische Marine. Denn sie habe die Verbindung mit dem Heimatlande gesichert, habe die Macht des Staates daheim erst nutzbar gemacht für die Kolonien. Als die Monroe-Doktrin proklamiert wurde, da habe die Seeherrschaft Englands, unterstützt zwar nur durch eine schwache amerikanische Marine, aber durch die hervorragende strategische Lage der Vereinigten Staaten diese vor fremder Vergewaltigung bewahrt.

Weniger in die Augen springend und doch ebenso wahr sei, daß Algier und Tunis ihre Befreiung aus barbarischen Zuständen, daß Südafrika seine jetzige Geeintheit der Seeherrschaft eines Staates danke, der überall in der Welt eben dadurch, daß er die Seeherrschaft besaß, in der Lage war, Kultur zu bringen und zwecklosen Bruderkampf zu beenden.

Wer könne sagen, wie lange der amerikanische Bürgerkrieg sich noch hingezogen haben würde, wenn nicht die von der einen Partei erkämpfte Seeherrschaft durch Verhängung der Blockade Ein- und Ausfuhr abgeschnitten und so durch Unterbindung des Lebensnervs der Südstaaten diese zu schnellem Frieden gezwungen hätte!

Dann auf die Verhältnisse in Europa eingehend fährt Admiral Mahan wie folgt fort:

„Man vergleiche einmal die Fortschritte der Nationen da, wo die Seeherrschaft in die Wagschale geworfen wurde, mit dem, was Staaten erreichten, die sie nicht besaßen. Was bedeutet der Zuwachs von Bosnien und der Herzegowina für Österreich, was Elsaß und Lothringen für Deutschland verglichen mit der Ausdehnung Frankreichs, Englands und Hollands oder mit dem, was einst Spanien besaß und was mit Verfall der Marine wieder verloren ging. Die glänzende Schlagfertigkeit des Deutschen Reiches drängt nun, nachdem es lange Zeit beiseite gestanden, nach Betätigung außerhalb Europas. Bisher hat es in den vergangenen Jahrhunderten nicht mitsprechen können, da es keine Seemacht besaß. Damals verteilten die seemächtigen Staaten die Länder der Welt und entschieden über ihre Zukunft. Es werden noch Jahre darüber hingehen, bis wir die inneren Gründe erfahren, die den auch heute noch nicht endgültig beigelegten Streit zwischen Deutschland und Frankreich um Marokko verursachten. Soviel steht aber schon heute fest, daß für Frankreich das Bewußtsein, die englische Flotte hinter sich zu haben, eine wesentliche Rolle in den Verhandlungen spielte. Zum mindesten ist bemerkenswert, daß die Bitterkeit in Deutschland gegen England weit größer ist als gegen Frankreich."

Aus dem Gesagten, fährt Mahan fort, müßten auch die Vereinigten Staaten ihre Lehren ziehen. Die strategische Lage am Atlantischen Ozean gäbe ihnen in den amerikanischen Gewässern eine gewisse Vormachtstellung, einmal bedingt durch die

Entfernung von Europa, dann aber auch durch die Rivalitäten zwischen den europäischen Staaten. Diese Vormachtstellung sei aber nicht so gesichert, daß die Vereinigten Staaten die Seeherrschaft in den amerikanischen Gewässern ohne weiteres in Händen hätten. Im Pazifischen Ozean, dem die Zukunft gehöre, lägen die Verhältnisse weniger günstig, deshalb sei für die Vereinigten Staaten eine Kontrolle über den Panamakanal eine Notwendigkeit. Er sei vom militärischen Standpunkt aus der Schlüssel jedes auf breiter Grundlage aufgebauten Systems nationaler Verteidigung.

Mit einem Hinweis auf die Philippinen und die Hawaii-Inseln, auf Portoriko und Guantanamo, für deren Erhaltung und Entwicklung nur die Seeherrschaft bürge, schließt Mahan seine Ausführungen.

Falsch sei es, die Frage nach dem Wert der Seeherrschaft als eine Marinefrage zu bezeichnen. Es sei eine Frage nationaler Politik, nationaler Sicherheit, nationaler Verpflichtung.

Für eine dem Bedürfnis genügende Marine.

Mit dem zweiten Artikel begründet die Zeitschrift selbst ihre Stellungnahme für die Erhaltung einer starken Flotte.

Sie trete deshalb dafür ein, weil eine ausreichend starke Flotte die einzige Gewähr biete, den Frieden zu erhalten, weil kein anderer Beruf so das Beste im Menschen wecke, hervorhole, pflege und festige wie der Dienst unter der Flagge, der materielle Vorteile nicht gewähre, weil sie die hohe Schule der amerikanischen Jugend sei, durch die jährlich nahezu 50 000 junge Menschen hindurchgingen. Hier würde ihnen die Achtung vor der Autorität eingeimpft, und gerade die Tatsache, daß von dieser Achtung vor der Autorität Unzählige nichts wissen wollten, sei die Ursache so vieler sozialer, wirtschaftlicher und politischer Katastrophen.

Das immer bereite Unterordnen des eigenen Wollens und Wünschens unter das Interesse des Dienstes, das stete Zurücktreten der eigenen Person hinter das große Ganze, dieser harte, aber ehrenvolle Beruf bilde Männer, entwickele in deren Mitte eine Ethik, wie dies in ähnlicher Weise kaum ein anderer Stand und Beruf für sich in Anspruch nehmen könne in einer Zeit, in der letzten Endes doch alles am Golde hänge und nach Golde dränge.

Marinefragen. Von Staatssekretär der Marine Meyer.

Der Staatssekretär der Marine berührt in seiner Abhandlung dieselben Fragen, die er bereits in seinem Jahresbericht behandelt hat. Besonders eingehende Ausführungen widmet er der von ihm geschaffenen Stellung der 4 Aids*) und verbreitet sich dann wieder des längeren über die Abschaffung aller überflüssigen Werften, die dem Staate außerordentliche Summen kosten.

Da der Jahresbericht in einer der nächsten Nummern dieser Zeitschrift besprochen werden wird, soll hier auf die Abhandlung des Staatssekretärs im einzelnen nicht näher eingegangen werden.

---

*) S. Nauticus 1910, S. 145, ferner Marine-Rundschau, Februar 1910, S. 221.

Die Flotte und ihre Schlagfertigkeit. Von Kontreadmiral Wainwright.

Der mit Jahresschluß wegen Erreichung der Altersgrenze von seiner Stellung als Chef des Operationsdepartements (aid for operations) verabschiedete Kontreadmiral Wainwright macht in dem nun folgenden Artikel bemerkenswerte Ausführungen über die Schlagfertigkeit der Flotte.

Zunächst betont er, man müsse den Leser immer wieder darauf hinweisen, daß sich eine Flotte noch viel weniger als eine Armee, wenn man sie brauche, aus dem Boden stampfen lasse. Der Bau der Schiffe und der Geschütze erfordere Jahre, und da die Handelsschiffahrt im Kriege aufhöre, könne man auch das Personal aus dieser nicht ergänzen. Wer eine Marine nötig habe, der müsse sie sich bereits im Frieden bauen und ausbilden, oder ihm schwinde jede Hoffnung auf Sieg.

Nachdem Admiral Wainwright dann einen Überblick über den Stand der Kriegsflotten der Hauptseemächte im vergangenen Jahre gegeben hat, stellt er mit Genugtuung das dauernde Anwachsen der Zahl kriegsbereiter Linienschiffe in der amerikanischen Marine fest. Am 1. Mai 1910 hätten die Vereinigten Staaten 16 Linienschiffe in Dienst, 3 weitere, gleichfalls kriegsbereit, im Reserveverhältnis gehabt, am 1. Januar 1912 dagegen bereits 21 Linienschiffe in Dienst, 10 weitere in Reserve. Ein ähnliches Anwachsen sei bei den Torpedobooten zu verzeichnen. Obgleich aber die Zahl an kampfbereiten Linienschiffen von 19 auf 31 heraufgegangen sei, hätten die Kosten sich nicht erhöht.

Hauptgrund hierfür sei, daß man auf der Reise um die Erde 1908/1909 gelernt habe, daß man sich soviel wie möglich selbst helfen und nicht immer die Hilfe der Werften in Anspruch nehmen müsse. Das wesentlichste Ergebnis der Reise sei die Erkenntnis gewesen, daß es falsch ist, Schiffe außer Dienst zu stellen, falsch, weil die Gefechtsbereitschaft der Flotte hierdurch um ein Beträchtliches heruntergesetzt werde, falsch, weil Werftüberholung teurer zu stehen kommt, als wenn eine Schiffsbesatzung das Schiff selbst instand hält.

Heute stehe man auf dem Standpunkte, ein Schiff darf erst außer Dienst gestellt werden, wenn es veraltet und unbrauchbar geworden ist, und die Werft darf erst zu Reparaturen herangezogen werden, wenn der Schiffsbesatzung die Möglichkeit fehlt, diese selbst auszuführen.

Die Flotte teile sich in Divisionen zu je 5 nach Möglichkeit gleichen Schiffen. 4 von diesen müßten stets kriegsbereit sein, das 5. Schiff liege, gleichfalls vollbemannt, wenn nötig zu größeren Reparaturarbeiten in der Werft. In dieser Reparaturzeit wechseln sich die Schiffe in bestimmt festgelegter Reihenfolge ab. Von einer aus 4 Divisionen bestehenden Flotte seien demnach immer 16 Schiffe sofort, 4 weitere nach einer gewissen, verhältnismäßig kurzen Zeit kriegsbereit.

Weit besser und billiger als Werftarbeit sei die Methode der Instandsetzung durch Schiffspersonal; denn niemand an Bord wisse besser, was fehlt und was not tut, als die Offiziere und Mannschaften, die auf ihm fahren. Und keiner arbeite mit mehr Interesse und mehr Verständnis und daher letzten Endes auch billiger als die eigene Schiffsmannschaft. Dazu aber komme noch als weiterer wesentlicher Punkt, daß den Offizieren und Mannschaften auf diese Weise Gelegenheit gegeben würde, ihr

Schiff genau kennen zu lernen, und sie so befähige, Reparaturen auch dann auszuführen, wenn im Kriege fern der Heimat oder in See keine Werft ihnen helfen könne.

Admiral Wainwright geht dann im folgenden auf die Rolle über, die das Personal im Kriege spielt. Gerade weil im Kriege nicht Schiffe kämpfen, sondern Menschen, gebe eine Gegenüberstellung der Kampfeinheiten der einzelnen Marinen ein falsches Bild.

Den größten Fortschritt in den letzten Jahren hätten die Artillerie und die Maschine gemacht; noch wichtiger vielleicht sei die Entwicklung der Taktik, d. h. der Kunst, die Menschen, die auf den Schiffen fahren, zu befähigen, das von der Technik gelieferte Material in vollkommenster Weise zu verwerten. Erst die Fahrt um die Erde habe die Linienschiffe zu einer Flotte zusammengeschweißt. Auf dieser Reise erst habe, um es kurz zu sagen, die Flotte sich selbst gefunden.

Im letzten Teile seiner Ausführungen kommt Admiral Wainwright noch einmal darauf zurück, daß es falsch sei, Schiffe außer Dienst zu stellen und den Werften zu übergeben. 20 Jahre dauere das Leben eines Linienschiffes. Die ersten zehn Jahre solle das Linienschiff der aktiven Flotte, die letzten zehn Jahre der Reserveflotte angehören, die, wenn auch nicht voll bemannt, so doch gleichfalls in Dienst sein müsse, um durch gelegentliche Verbandsfahrten ihre baldige Verwendbarkeit im Falle eines Krieges sicher zu stellen.

Nächst den Linienschiffen müssen auch gerade die Vereinigten Staaten, deren Handelsmarine sich in einem erschreckenden Tiefstande befinde, den Hilfsschiffen ihre besondere Aufmerksamkeit zuwenden.

Endlich müsse eine genügende Mannschaftsreserve geschaffen werden.

Keinem Lande, damit schließt Admiral Wainwright seine Ausführungen, haben Kriege so viel Geld und Menschenleben gekostet wie den Vereinigten Staaten; denn in den kurzen Monaten, die meist ein Krieg nur dauere, lasse sich nicht nachholen, was man im Frieden versäumt habe an Ausbildung und Vorbereitung sowie an Bereitstellung und Hergabe der genügenden Mittel. Die Sicherheit des Staates fordere starke Wehrmacht; dieser Wehrmacht wichtigster und kräftigster Ausdruck sei eine kriegsbereite Schlachtflotte.

Der Einfluß der Vereinigten Staaten auf die Entwicklung der Linienschiffstypen, insbesondere auf die Aufstellung der schweren Geschütztürme. Von Kontreadmiral Watt, Chefkonstrukteur der amerikanischen Marine.

Nicht immer, meint der Verfasser, lassen sich die Ursprünge nachweisen, auf die eine Erfindung zurückgehe. Es stehe aber außer Zweifel, daß eine Reihe von Erfindungen auf allen Gebieten der Technik den Vereinigten Staaten Anregung oder Ausführung verdanke. Hierzu gehören unter anderm in der Marine: Entwicklung der drehbaren Geschütztürme, Einführung der Elektrizität als Kraftquelle für Hilfsmaschinen, der moderne Unterseebootstyp, Einführung jeder Art von Bequemlichkeit an Bord für Offiziere und Mannschaften, um diese bei ihrem schweren Dienst körperlich und geistig auf der Höhe zu erhalten.

Das was alle anderen Nationen den Vereinigten Staaten nachmachten, sei die sogenannte amerikanische Turmanordnung auf den großen modernen Linienschiffen, auf die er dann näher eingeht.

Die Kriegschiffsmaschinen. Augenblicklicher Stand und Zukunftsmöglichkeiten. Von Kontreadmiral Cone, Chefingenieur der amerikanischen Marine.

Admiral Cone behandelt in seinem Aufsatz über die Entwicklung der Kriegschiffsmaschinen hauptsächlich den Kampf zwischen Turbine und Kolbenmaschine.

Hinsichtlich der Geschwindigkeit sei die Überlegenheit der Turbine ganz offenkundig. Während man bei den Zerstörern mit Kolbenmaschine bei 30 sm die Grenze der Betriebssicherheit erreicht habe, könne man bei Turbinenzerstörern über diese Geschwindigkeit mit Leichtigkeit hinausgehen. Auch bei den kleinen Kreuzern „Birmingham", „Chester" und „Salem", von denen „Birmingham" mit Kolbenmaschinen, die beiden anderen mit Turbinen ausgestattet seien, habe die Turbine in der Geschwindigkeit gesiegt. Nach der Indienststellung dieser Schiffe habe man aber bald die Erfahrung gemacht, daß die Kolbenmaschine wegen der geringen Reparaturen der zuverlässigere von beiden Motoren sei.

Noch zweifelhafter sei die Überlegenheit der Turbine bei den Schiffen, die gewöhnlich mit mittleren Geschwindigkeiten fahren, weil zu der Herabsetzung der Gefechtsbereitschaft durch die häufigen Reparaturen noch der hohe Dampfverbrauch bei geringen Geschwindigkeiten hinzukomme, der den Aktionsradius beeinträchtige.

Der amerikanische Chefingenieur führt besonders als praktische Nachteile der Turbine an, daß die Ursachen der Beschädigungen häufig unaufgeklärt bleiben und daß ihre Verhütung infolgedessen äußerst schwierig sei. Die Anbringung neuer Schaufeln könne nur in der Werft vorgenommen werden und erfordere nicht selten eine Arbeitszeit von mehr als einem Monat.

Während diese Schwierigkeiten sich mit der Zeit verringern würden, bleibe der Nachteil, daß die Kolbenmaschine bei mittleren Geschwindigkeiten um 20 bis 30 Prozent sparsamer arbeite, wohl immer bestehen.

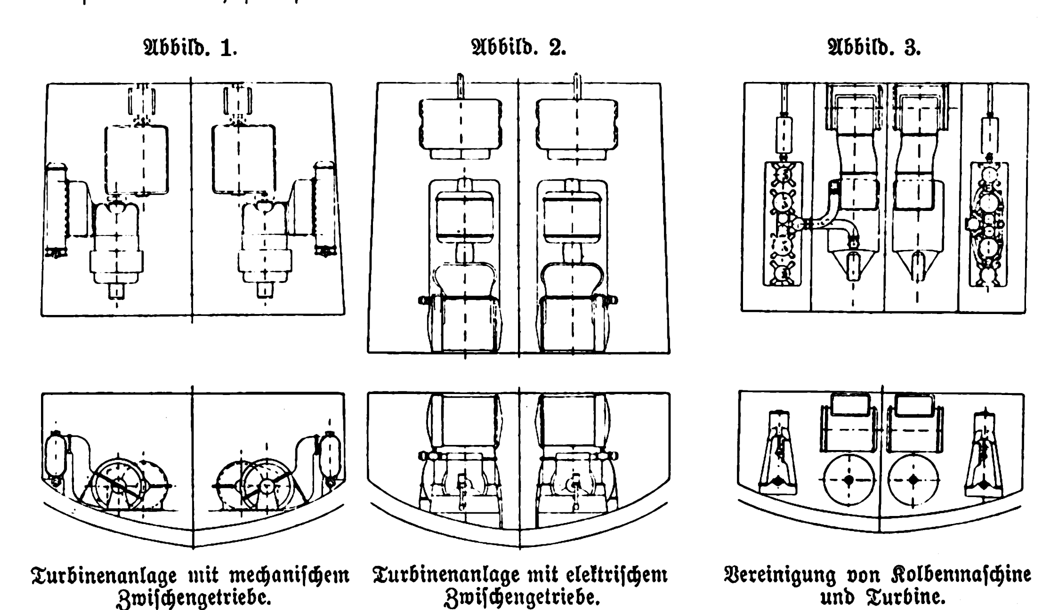
Die Verhältnisse in der Kriegsmarine, die ein längeres Kaltliegen der Turbinen während der Hafentage und in See die Einhaltung von Marschgeschwindigkeiten erfordern, seien für die Turbinen besonders ungünstig.

Der Verfasser bespricht dann diejenigen Antriebssysteme, die eine schnellaufende Turbine mit langsam laufendem Propeller kombinieren. Der bei Turbinen erreichbare Wirkungsgrad erlange seinen Höchstwert, wenn die Umfangsgeschwindigkeit etwa gleich der halben Dampfgeschwindigkeit sei. Dies entspreche bei normalen Landanlagen einer Umdrehungszahl von 1500 bis 3000 in der Minute. Um bei Schiffsanlagen, wo die anzustrebenden Tourenzahlen je nach Art der Anlage zwischen 70 und 800 Umdrehungen liegen, günstigere wirtschaftliche Verhältnisse zu erreichen, verwendet man Zwischengetriebe. Von diesen sind augenblicklich zwei Systeme in Erprobung, das mechanische Reduktionsgetriebe und der elektrische Antrieb. Das Reduktionsgetriebe ist auf dem Kohlendampfer „Neptune" eingebaut und hat befriedigende Resultate ergeben. Es hat eine Einrichtung, die das Bedienen der Steuerung von der Brücke aus gestattet. Das Getriebe vermindert die 1200 Umdrehungen einer Westinghouse-Parsons-Turbine auf 135 Umdrehungen des Propellers. Es ruht in einem schwingenden, von Ölkolben unterstützten Rahmen, so daß alle Stöße fast aufgehoben werden. Aus der Messung des Öldrucks läßt sich die übertragene Leistung berechnen. Der

Wirkungsgrad soll 98 Prozent betragen haben. Ein besonderer Vorteil derartiger Getriebe ist die Verhinderung des Durchgehens der Maschine beim Herausschlagen der Schrauben aus dem Wasser. (Siehe Abbild. 1.)

Elektrischen Antrieb erhält der noch im Bau befindliche Kohlendampfer „Jupiter". Ein Turbogenerator soll mit 2000 Umdrehungen einen Strom von 2300 Volt für die auf den Wellen sitzenden Motoren erzeugen. Die Übertragung der Geschwindigkeit erfolgt im Verhältnis von 18:1 bei einem Wirkungsgrad von 91 Prozent.

Bei einem Vergleich des elektrischen Antriebes mit dem mechanischen Reduktionsgetriebe spreche für letzteres der bedeutend günstigere Wirkungsgrad der Kraftübertragung. Bei einer Maschinenanlage, von der Wirtschaftlichkeit bei geringen Geschwindigkeiten verlangt wird, würde wegen seiner größeren Anpassungsfähigkeit vielleicht ersterer vorteilhafter sein.



Abbild. 1. Turbinenanlage mit mechanischem Zwischengetriebe.

Abbild. 2. Turbinenanlage mit elektrischem Zwischengetriebe.

Abbild. 3. Vereinigung von Kolbenmaschine und Turbine.

Die Vereinigung von Turbinen und Kolbenmaschinen zu einer gemischten Anlage hält der Verfasser nur bei geringerer Geschwindigkeit für Kriegschiffe für verwendbar. (Siehe Abbild. 3.)

Platzbedarf und Gewicht der kleinen Kolbenmaschinen sei geringer als die der Marschturbinen, ihre Zuverlässigkeit größer.

Der Verfasser kommt dann auf die Schwerölmotoren zu sprechen, deren Entwicklung in Europa — besonders die des Dieselmotors — eine Verdrängung der Dampfmaschinen in nicht zu ferner Zeit erwarten lasse. Es sei bereits der Bau von großen Schwerölmaschinen geglückt, die 1000 PS pro Zylinder entwickelt hätten. Der Fortfall des Dampfkessels und des Kondensators und die größere Wirtschaftlichkeit seien so große Vorteile, daß sich die Ölmaschinen auch nach anfänglichen Fehlschlägen Bahn brechen würden. Während in den übrigen Staaten die Einführung der Öl-

maschinen wegen der geringen nutzbaren Ölmengen im eigenen Lande auf Schwierigkeiten stoße, befinde sich Amerika in dieser Hinsicht in besonders günstiger Lage, da es zwei Drittel des gesamten Weltverbrauchs an Öl produziere.

Admiral Cone befürwortet energisch weitgehenden Ersatz der Kohlen- durch Ölfeuerung. Alle neuen Zerstörer seien mit Ölkesseln ausgerüstet, aber auch größere Schiffe müßten sie erhalten. Der Verfasser führt dann am Schluß die Vorteile der Ölfeuerung auf, von denen außer den bekannten: größere Heizkraft, bequeme Brennstoffübernahme und leichteres Dampfhalten noch folgende besonderer Erwähnung wert seien:

1. Die Durchbrechungen des Schiffskörpers für Kohlenschütten und Ascheejektoren fallen fort;
2. die Rauchentwicklung ist leicht zu regeln;
3. bei längeren forcierten Fahrten tritt kein Geschwindigkeitsabfall durch verschmutzte Feuer und durch Kohlentrimmen ein;
4. Gewicht und Platzbedarf der Kessel werden geringer, da für gleiche Leistung eine kleinere Heizfläche genügt und die Räume zur Bedienung der Feuer verkleinert werden könnten;
5. die Reinhaltung des Schiffes wird bedeutend erleichtert und dadurch Zeit für militärischen Dienst gewonnen;
6. die mechanische Zuführung des Heizmaterials zu den Kesseln gestattet eine schnelle und gute Regelung der Dampferzeugung, die sich einem plötzlichen Wechsel der Dampferzeugung leichter anpassen läßt, wodurch ein taktischer Vorteil erzielt wird;
7. das Heizerpersonal kann erheblich verringert werden.

Neueste Fortschritte auf dem Gebiete der Schiffsartillerie. Von Konteradmiral **Twining**, Vorstand der Waffenabteilung des Marineamts.

Die letzten Jahre, meint der Verfasser, hätten der Artillerie keine neuen Wege gewiesen, wohl aber seien sie benutzt worden, das Vorhandene weiter auszubauen und zu verbessern. Insbesondere habe die wachsende Kriegsbrauchbarkeit von Unterseeboot und Aeroplan die Artillerie veranlaßt, die Möglichkeit artilleristischer Abwehr dieser beiden neuen Waffen des Seekriegs ins Auge zu fassen.

Wenn auch die Bedeutung des Torpedos in den letzten Jahren außerordentlich gewachsen sei, so bleibe doch auch in Zukunft das Geschütz die Hauptoffensivwaffe, der Panzer die Hauptdefensivwaffe des Schlachtschiffs.

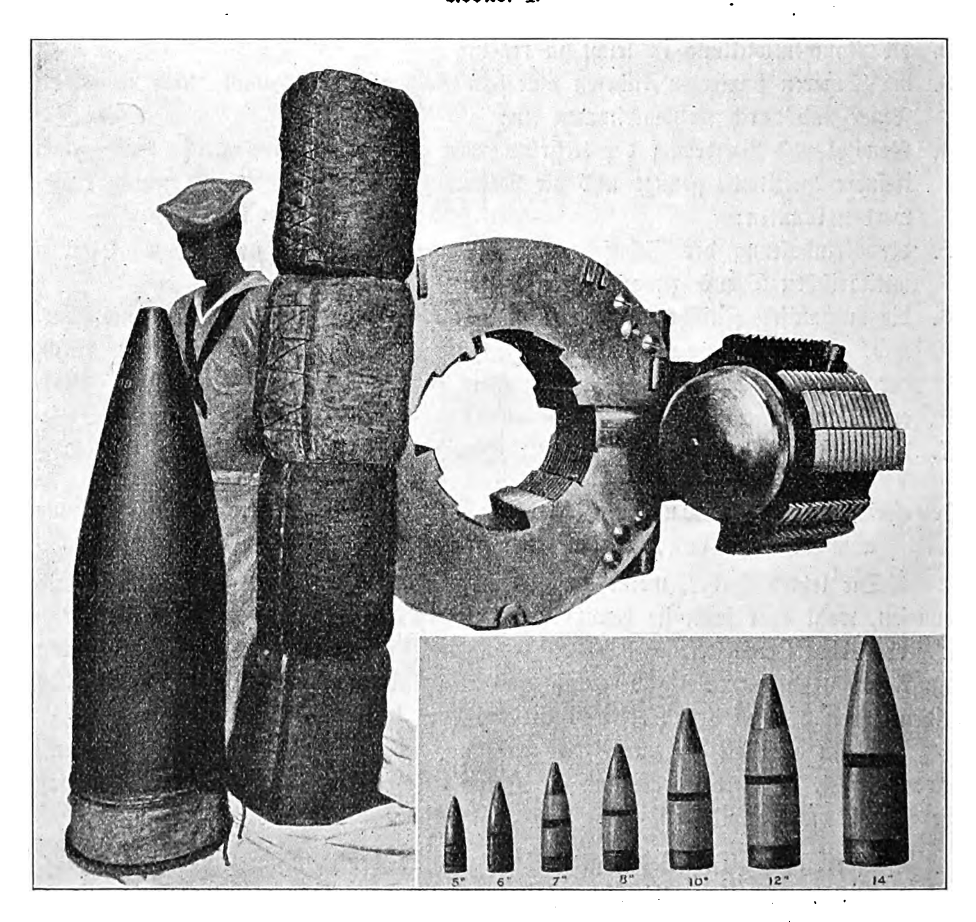
Geschütze. Die Vereinigten Staaten sind heute in ihrer schweren Artillerie auf das 35,6 cm-K L/45 übergegangen, als Torpedobootabwehrgeschütz ist das 12,7 cm-SK L/51 eingeführt.

Die Übersicht auf S. 470 zeigt die Überlegenheit dieser Geschütze gegenüber früheren Typen.

Die Überlegenheit des 35,6 cm-Geschützes beruht zum Teil auf den besseren ballistischen Eigenschaften des Geschosses, die es seinem größeren Gewichte verdanke, und daher auch auf der größeren Treffsicherheit.

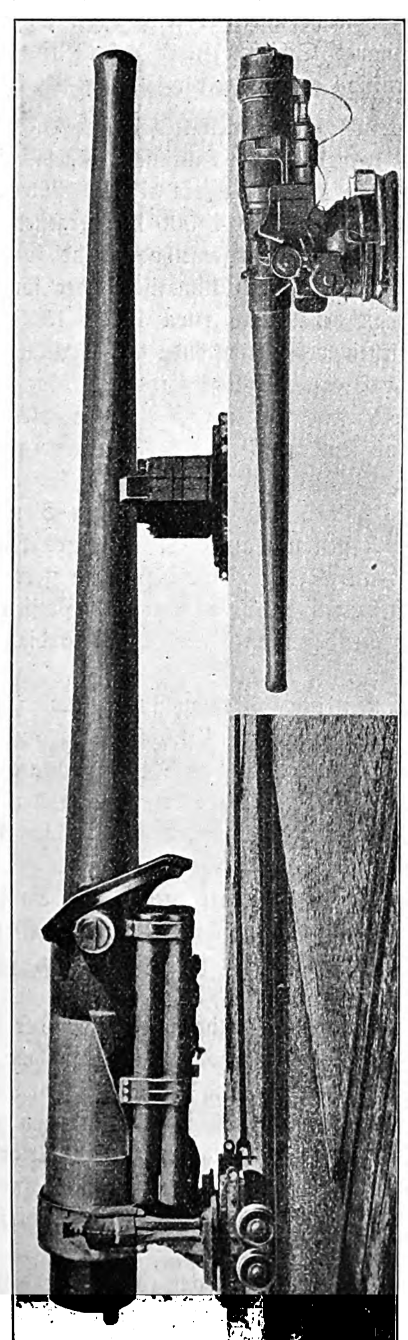
Kaliber in Zentimeter	Länge in Kaliber	Länge in Meter	Gewicht in Tonnen	Mündungsgeschwindigkeit in Metersekunden	Geschoßgewicht in Kilogramm	Mündungsenergie in Metertonnen	Größte Schußweite des an Bord montierten Geschützes in Meter	Durchschlagskraft gegen Krupp-Panzer
12,7	40	5,2	3,1	700	22,7	574	6 400	58 mm auf 55 hm
12,7	51	6,7	5,0	960	22,7	1 065	11 000	76 = = 55 =
30,5	45	14,0	53,6	868	395	15 211	20 000	386 = = 91 =
30,5	50	15,5	56,1	884	395	16 000	22 000	396 = = 91 =
35,6	45	16,5	63,3	792	635	20 344	19 200	403 = = 91 =

Abbild. 4.



Abbild. 4 stellt einen Schraubenverschluß des 35,6 cm-Geschützes, sowie eine Panzergranate und die zugehörige Kartusche dar. Das Geschoß zeigt die neueste Form mit langer Spitze, die sowohl die Schußweite wie die Durchschlagskraft erhöht. Von der Kartusche ist gleichfalls das neueste Modell abgebildet, eine Reihe aufeinander gelegter, mit rauchschwachem Pulver gefüllter Seidenbeutel, die an der Seite zusammengenäht sind.

Abbild. 5 gibt einen Begriff von der Länge und den allgemeinen Abmessungen des 35,6 cm-Geschützes mit Wiege. Dieselbe Abbildung zeigt unten rechts den neuesten Typ eines Antitorpedobootgeschützes mit Lafettierung.


Abbild. 5.

Dieses Geschütz ist gegen Torpedoboote vollkommen wirksam auf Entfernungen bis zu 11000 m.

Der Verfasser beschäftigt sich dann mit der Frage der Ausbrennungen. Diese entstehen wahrscheinlich durch die Einwirkung der Pulvergase auf das durch die hohen Verbrennungstemperaturen (etwa 2200° C.) weich gewordene Rohrmetall. Da die Teile des Geschützes, die den Pulvergasen nicht unmittelbar ausgesetzt seien, keine Veränderungen erlitten, so könne man die Lebensdauer eines Geschützes als unbegrenzt bezeichnen, wenn man das Seelenrohr immer wieder erneuere. Dieser Vorgang, die Neuberohrung, besteht darin, daß man das Innere des Rohres ausbohrt (bei der 30,5 cm-K bis zu einer Tiefe von etwa 25 mm), ein neues Seelenrohr einzieht, dieses ausbohrt und mit Zügen versieht. Das Neuberohren kann man dadurch einfacher und billiger gestalten, daß man die Seelenrohre konisch herstellt, da sie sich dann leichter herausnehmen lassen. Auf diese Weise könne man die für Neuberohrung erforderliche Zeit von 75 auf 25 Tage heruntersetzen.

Lafettierung. Zu der Einführung des Drillingturmes habe man sich bis vor kurzem trotz der dadurch zu erzielenden Panzerersparnis nicht entschließen können, weil die Anhäufung so großer Werte und Gewichte auf einem Fleck seine Aufstellung an Bord unerwünscht erscheinen lasse. Jetzt scheine es so, daß schiffbauliche Forderungen und taktische Überlegungen die Einführung des Drillingturms erzwungen hätten. Schon seien auch Rußland, Österreich, Italien und die Vereinigten Staaten bei ihren neuesten Schiffsplänen zum Drillingturm übergegangen. In den Vereinigten Staaten

würden die Linienschiffe „Nr. 36" und „Nr. 37" Drillingtürme für einen Teil ihrer Hauptbewaffnung erhalten. Diesen Turmgeschützen werde man neue, eigenartige, in fremden Marinen bisher nicht bekannte Lafettierungen geben.

Die Torpedobootabwehrgeschütze müssen leicht lafettiert sein, dabei muß ihr Unterbau aber doch so fest sein, daß ein genaues Schießen sicher gestellt ist. Abbildung 5 zeigt unten rechts die neueste Konstruktion der Lafette der 12,7 cm-SK L/51.

Munition. Noch immer sei das rauchlose Nitrozellulose-Pulver das beste Pulver der Marine, da es sehr stabil sei, hervorragende ballistische Eigenschaften besitze und diese auch beibehalte. Zur Zeit besitze kein Staat ein besseres Pulver.

Das Marinepulver wird in Losen von 11000 bis 45000 kg hergestellt, je nach dem Kaliber, für das es bestimmt ist. Die Herstellungsmethoden sind so vollkommen, daß dieses Pulver, wenn es nicht ungünstig durch klimatische oder sonstige Verhältnisse beeinflußt wird, seine Eigenschaften behält und etwa 12 bis 15 Jahre brauchbar bleibt. Sollte das Pulver durch irgendwelche Umstände an Qualität verlieren, so wird dies äußerlich erkennbar, so daß eine plötzliche Explosion oder Verbrennung ausgeschlossen ist. Es ist überhaupt zweifelhaft, ob eine plötzliche Entzündung möglich ist, es sei denn, daß das Pulver abnorm hohen Temperaturen ausgesetzt wird.

Pulver, dessen Eigenschaften so gelitten hatten, daß sein ballistischer Wert erheblich herabgesetzt war, habe man für geringe Kosten neu aufgearbeitet; dieses Pulver zeige jetzt wieder hervorragende Eigenschaften. Das Aufarbeiten besteht im Zerreiben der Körner in Wasser, Trocknen der so entstehenden Masse und endlich Pressen zu Stangen von gewünschter Form. Die Methoden seien meist dieselben wie die, die man bei der ursprünglichen Herstellung anwendet.

Nachdem der Verfasser dann die bekannten Unterschiede zwischen Schwarz- und Braunpulver und dem chemischen Pulver eingehend dargelegt hat, kommt er auf die Form des Pulvers zu sprechen. Für die schweren Kaliber wende man heute die eines mehrfach durchlöcherten Zylinders an. Diese Form habe den Vorteil, daß bei der Entzündung die Flamme von beiden Seiten zutreten könne, daß das Pulverkorn so eine sehr große Oberfläche erhalte und gleichmäßig abbrenne.

In der Geschoßentwicklung befinde man sich auf aufsteigender Bahn. So habe man durch Veränderung der Form der Geschoßspitze die Schußweite erheblich vergrößern können. Von der früheren stumpfen Spitze ist man zu einer langen, scharf ogivalen übergegangen.

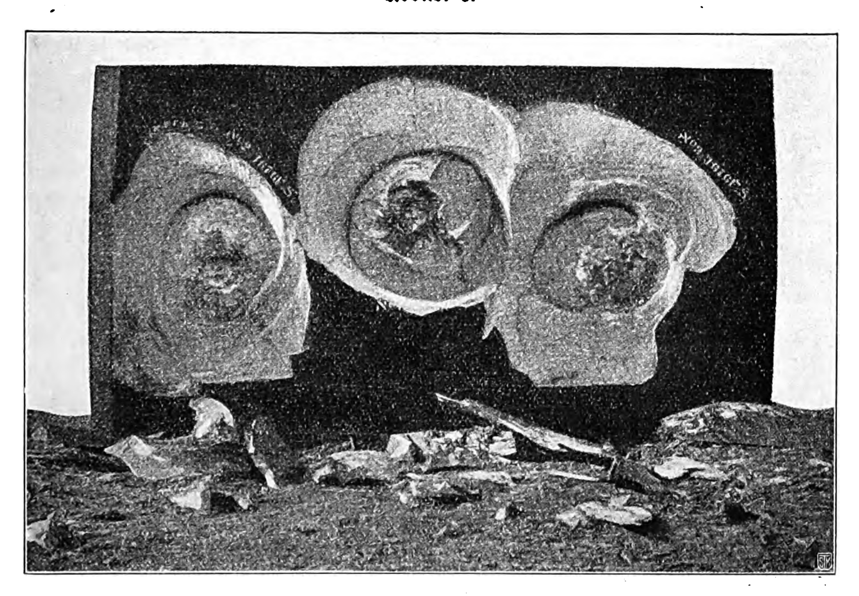
Abbild. 4 zeigt die augenblicklich in Gebrauch befindlichen Geschosse der Geschütze von 12,7 bis 35,6 cm-Kaliber. Die Spitze der Geschosse, mit Ausnahme der der 12,7 cm-Granate, besteht aus einem besonderen Stück und ist aus weichem Stahl gefertigt. Dieser Stahl enthält Legierungen von Nickel, Chrom, Vanadium und anderen Metallen. Die Qualität und Zusammensetzung des Stahls und die Methoden der Behandlung, die dem Geschoß seine Härte ohne Sprödigkeit geben, sind Hauptverbesserungen der letzten Jahre. Es seien in der Hauptsache Geschäftsgeheimnisse, die nicht einmal den Regierungsvertretern bekannt seien.

Brisante Sprengladungen seien für moderne Panzergranaten eine Notwendigkeit. Die Wände dieser Geschosse müßten sehr dick sein, damit sie den Panzer durchschlagen,

ohne zu Bruch zu gehen. Die innere Höhlung würde auf diese Weise zu klein, um eine Schwarzpulverladung aufzunehmen, die genügende Sprengwirkung erzeuge.

Längere Zeit hätten sich in der Geschoßkonstruktion zwei Richtungen einander gegenüber gestanden, eine, die ein panzerbrechendes Geschoß verlangte, das nach dem Durchschlagen des Ziels hinter diesem noch Sprengwirkung ausübt, die andere, die ein Geschoß mit großer Sprengladung und Augenblickszündung befürwortete. Die zuletzt genannte Richtung hoffte, durch die Detonationswirkung verbunden mit der Wirkung der lebendigen Kraft des Geschosses ein Zerschlagen oder aber eine Lockerung der Platte von ihrer Hinterlage zu erreichen. Der „Puritan"-Versuch habe klar dargetan, daß diese Wirkung bei keiner auch noch so starken Brisanzladung eintrete und daß die Verfechter der Panzergranate auf dem rechten Wege seien.

Abbild. 6.



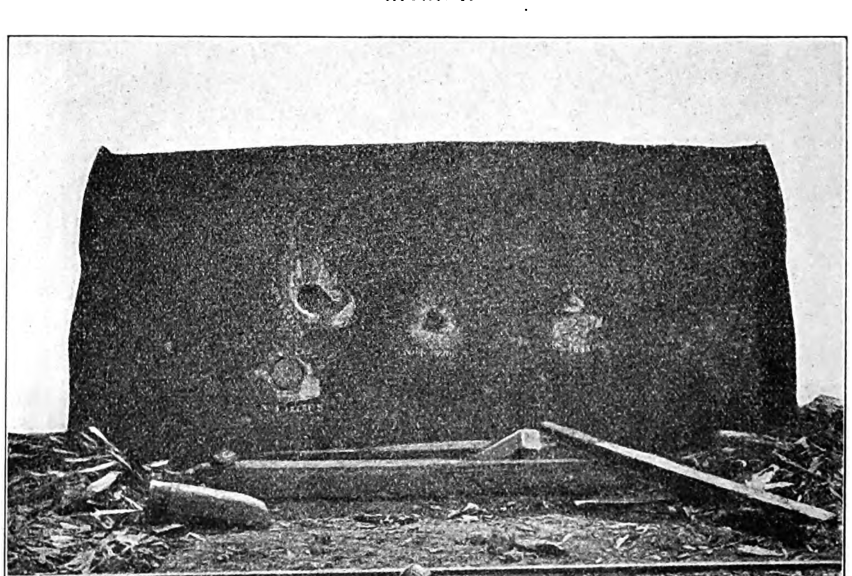
Torpedos. Die Bedeutung des Torpedos als Unterwasserangriffswaffe sei in stetem Wachsen begriffen. Zur Zeit besitze keine Marine einen genügenden Torpedoschutz. Die in einigen Marinen gebräuchlichen Torpedoschutznetze erfüllten ihren Zweck nicht mehr, seit man die Torpedos mit Vorrichtungen versehen habe, die Netze zu durchschneiden. Der Scheinwerfer verfehle unter Umständen gleichfalls seinen Zweck, seitdem die Schußentfernungen der Torpedos so heraufgegangen seien, daß man ihn außerhalb des Wirkungsbereiches des Scheinwerfers abschießen könne. Auch eine Sicherung durch Kreuzer sei kein Universalabwehrmittel gegen Torpedoboote. Entweder greife das Torpedoboot sie an oder es weiche ihnen aus. Den heutigen Torpedo könne man auf 73 hm sicher schießen; in ganz naher Zukunft werde man mit der Schußentfernung auf 90 hm heraufgehen können bei einer Torpedogeschwindigkeit von 27 kn. Die Marine der Vereinigten Staaten entwickele zur Zeit zwei Torpedos, die diese Bedingungen erfüllen, wenn nicht übertreffen würden. Leider sei aber die Zuverlässigkeit

des Torpedos in den Händen der Front noch fraglich, und man werde hier noch mit vielen Versagern rechnen müssen. Da es aber auf technischem Gebiete so gut wie keine unlösbaren Fragen gebe, werde man in Zukunft doch mit einem weitlaufenden, gut funktionierenden Torpedo rechnen können.

Panzer. Seit der Erfindung des Kruppschen Härteverfahrens sei auf dem Gebiete der Panzerentwicklung kein besonders wichtiger Fortschritt zu verzeichnen. Um der wachsenden Durchschlagfähigkeit der Geschosse zu begegnen, sei jetzt die Tendenz vorhanden, mit den Panzerstärken von 279 mm auf 305 oder 330 mm hinaufzugehen. Die Waffenabteilung habe in jüngster Zeit eine 457 mm starke Panzerplatte anfertigen lassen, deren Einführung auch gegebenenfalls in Frage käme.

Daß in der Entwicklung der Panzerplatten kein Stillstand eingetreten sei, wenn man auch in letzter Zeit keine neuen Bahnen eingeschlagen habe, veranschauliche Abbild. 6 und 7.

Abbild. 7.



Abbild. 6 zeigt eine Panzerplatte aus dem Jahre 1905, Abbild. 7 eine aus dem Jahre 1911. Gegen die eine sind 3, gegen die neuere 4 Panzergranaten (Armor piercing shells) gefeuert. Bei der älteren Platte ist die gehärtete Oberfläche in weitem Umkreis um den Auftreffpunkt des Geschosses abgeblättert. Die neuere Platte weist derartige Beschädigungen nur in geringem Umfange auf. Die Härtung ist also vollkommener geworden. Über Geschoßkaliber und sonstige Bedingungen des Schießens ist allerdings nichts gesagt. Die Abbildungen lassen daher keinen einwandfreien Vergleich zu.

Für dünne Platten wende man jetzt eine Nickel-Chrom-Vanadium-Legierung an. Derartige Platten, die man noch besonders behandele, seien in ihrer Widerstandsfähigkeit wesentlich verbessert; man benutze sie als Decken der Geschütz- und Kommandotürme.

Zielschiffsschießen. Die Versuchsschießen gegen „Katahdin"*) und „San Marcos"**) (früher „Texas") haben manchen wertvollen Wink gegeben. Auf „Katahdin" habe das eine Panzerziel aus einer Platte der Seitenpanzerung eines Linienschiffes, das andere aus einer Turmbarbetteplatte bestanden. Der Panzer war bei beiden Zielen in geeigneter Weise befestigt. Es wurde mit einem 30,5 cm-Geschütz von Bord der „Tallahassee" auf Entfernungen von 70 bis 78 hm mit Gefechtsmunition gefeuert, die Geschosse ohne Sprengladung, da nur die Durchschlagskraft geprüft werden sollte. Jedes Ziel wies zwei Treffer auf, der Panzer war völlig durchschlagen, wie es nach den theoretischen Berechnungen zu erwarten war. Dieses Schießen habe außerdem bewiesen, daß sich das Geschoß auf seinem ganzen Fluge etwa tangential zur Geschoßbahn bewege.

Die schießtechnischen und technischen Hauptergebnisse des Schießens gegen „San Marcos", das in erster Linie den Zweck verfolgt habe, das Personal auszubilden, seien gewesen:

1. Die „New Hampshire" konnte das Schießen auf Entfernungen von 90 und 110 hm nach Belieben auf Teile des Zieles durchführen. Dies beweise die Genauigkeit der Aufschlagsbeobachtung und des Abkommens.

2. Die Geschosse richteten auf der „San Marcos" eine ungeheure Verheerung an.

Stellung der Vereinigten Staaten unter den Seemächten. Von Kapitän zur See Potts, Vorstand des Nachrichten-Dezernats im Marineamt.

Der neu ernannte Vorstand des Nachrichten-Dezernats, Kapitän zur See Potts, weist im Anfang seines Artikels die oft vertretene Ansicht zurück, daß man lediglich nach dem Tonnengehalt den Wert der einzelnen Kriegsmarine beurteilen könne.

Wenn auch letzten Endes nur die großen Offensivschiffe den Ausschlag gäben, so dürfe man doch auch den Wert der Kreuzer und Torpedoboote und vor allem auch der Hilfsschiffe nicht zu gering anschlagen. Die richtige Überlegung, daß eine kriegsbereite, zu offensivem Vorstoß fähige Flotte der beste Schutz eines Landes sei, habe dahin geführt, daß man in erster Linie Linienschiffe gefordert und gebaut habe. Grade aber ein Land wie die Vereinigten Staaten, dessen geographische Lage zu strategischer Offensive zwinge, könne der Hilfsschiffe nicht entraten. Ihrer Ergänzung und Bereitstellung werde man deshalb in nächster Zukunft sein ganz besonderes Augenmerk widmen müssen.

An Torpedobooten, auf die der Verfasser dann zu sprechen kommt, hätten die Vereinigten Staaten einen empfindlichen Mangel. Seit die Torpedoschußweiten so erweitert sind, daß der Linienschiffsscheinwerfer das angreifende Torpedoboot nicht mehr erreichen könne, bedürfe eine marschierende Flotte einer genügenden Anzahl kleiner Kreuzer und Torpedoboote als Sicherung. Mit jedem Linienschiff müsse man deshalb heute vier Torpedoboote auf Stapel legen. Hier seien die Vereinigten Staaten erheblich im Rückstande; am 1. Januar 1912 habe England 205, Deutsch-

*) Siehe „Marine-Rundschau" 1911, Aprilheft S. 531.
**) Ebenda 1911, Juliheft S. 850.



land 107, Frankreich 72, Japan 59, die Vereinigten Staaten dagegen nur 39 Torpedobootzerstörer besessen. Diese Zahlen sprächen für sich.

Noch schlimmer sei es mit den kleinen Kreuzern bestellt. Der kleine Kreuzer ist das Auge der Flotte; er ist kein Kampfschiff, er soll nichts als sehen und melden. Das einzige, was man von ihm verlangt, ist Schnelligkeit. Und von diesem Typ besitzt die amerikanische Marine drei Vertreter und hat nicht, wie England und Deutschland, die Möglichkeit, im Kriegsfalle schnelle Handelsschiffe nach Bedarf einzustellen.

Für strategische Offensive seien Heizmaterial- und Munitionsschiffe ein Haupterfordernis. Zwar besitze die amerikanische Marine heute 20 derartige Schiffe, weit mehr als England und Deutschland. Diese Länder seien aber bei ihrer großen Handelsflotte auch weit weniger auf den Bau solcher Schiffe angewiesen. Ein heute ausbrechender Krieg würde die Vereinigten Staaten zwingen, Kohlen- und Munitionsschiffe im Auslande zu hohen Preisen zu kaufen.

In gleicher Weise würden Munitionsschiffe beschafft werden müssen. Ein Schlachtschiff hätte etwa 100 Ladungen für jedes schwere Geschütz an Bord. Bei äußerster Raumausnutzung ließen sich etwa 120 Ladungen für jedes schwere Geschütz in den Munitionskammern unterbringen. Bei der heutigen Feuergeschwindigkeit könne diese gesamte Munition in einer Schlacht verschossen werden. Jede fern dem Heimatshafen angenommene Schlacht zwinge deshalb dazu, Munitionsschiffe zur sofortigen Ergänzung der verschossenen Munition bereit zu halten.

Der Wert der Reparaturschiffe sei hinreichend bekannt. Eine genügende Anzahl dieser Schiffe mache ein Aufsuchen der Werften, wenn man von dem von Zeit zu Zeit nötigen Bodenreinigen absieht, fast ganz überflüssig.

Nachdem der Verfasser dann noch auf die Lazarettschiffe, die Unterseeboote und das Personal, an denen es den Vereinigten Staaten am meisten gebreche, eingegangen ist, kommt er zu dem Schluß, daß die amerikanische Marine der französischen und japanischen Marine fraglos überlegen sei.

Deutschland gegenüber sei die Frage schwieriger zu beantworten. Vielleicht habe Amerika durch die Linienschiffsüberlegenheit heute noch einen gewissen Vorsprung, in 2 bis 3 Jahren aber stehe Deutschland fraglos an zweiter, die Vereinigten Staaten erst an dritter Stelle unter den Seemächten.

An Bord eines Linienschiffes. Von Kapitän zur See Gleaves, Kommandant U. S. S. „North Dakota“.

Leider ist das Leben an Bord eines Kriegschiffes, so beginnt der Artikel, den meisten Menschen ein Buch mit sieben Siegeln. Genaue Kenntnis kann der Allgemeinheit nur von Vorteil sein. Wüßte man im Inlande besser Bescheid um ein Kriegschiff und die darauf wohnen, der Friedensengel würde seinen Kopf nicht hängen lassen, wenn neue Flottenausgaben in Sicht sind, im Gegenteil, er würde seine Schwingen breiten zu höherem und zu freudigerem Fluge.

Ein Statistiker hat einmal den Wert der amerikanischen Flotte auf 1200 Mill. Mark geschätzt, wobei er den Geldwert eines Mannes mit 21 000 Mark angesetzt hat. Und doch sei diese Summe verschwindend klein, verglichen mit den ungeheuren Werten des Nationalvermögens, das zu schützen man sie gebaut habe.

Der Verfasser führt den Leser zunächst über das Oberdeck, alles Sehenswerte erläuternd, hinunter in die Kajüte und erklärt hier Pflicht und Recht des Kommandanten „Ein weiser Kommandant wird sich nicht unnötig überarbeiten. Ein Kommandant, der Freude haben will an seinem Leben und an seinem Dienst, überläßt auch anderen ihr Teil Arbeit, schreibt auch sich das Wort über seine Kajüte, das der Römer für seinen Prätor prägte: de minimis non curat."

Fortfahrend gibt Kapitän Gleaves ein anschauliches Bild vom Leben an Bord und von dem frischen Geist, der die Besatzungen beseelt.

Schießübungen. Von Korvettenkapitän Palmer.

Der bisherige Adjutant des Präsidenten, Korvettenkapitän Palmer, seit Beginn des Jahres Dezernent für artilleristische Ausbildung im Marineamt, hat einen anschaulichen Aufsatz über Schießübungen in der amerikanischen Marine geschrieben, der durch den darauf folgenden Artikel: „Tagebuch eines Binnenländers an Bord U. S. S. »North Dakota«" noch ergänzt wird.

In dem Augenblick seines Anbordkommens, so leitet Korvettenkapitän Palmer seine Ausführungen ein, beginnt für den Rekruten bereits seine Vorbereitung auf das Gefecht. Zunächst erhält er eine Gefechtsstation, auf der ältere Kameraden ihn sofort zu unterweisen beginnen. Nachdem durch Zielübungen mit dem Gewehr seine Brauchbarkeit als Geschützspezialist festgestellt ist, beginnen unter Aufsicht eines Offiziers die Übungen mit dem Punkter und dem Morrisrohr, zunächst nach fester Scheibe, etwa drei Tage später nach bewegter Scheibe. Hierbei bedient er bereits Höhenrichtmaschine und Schwenkwerk des Geschützes.

Während beim Punkter ein Bleistift die Abkommpunkte bezeichnet, ist das Morrisrohr eine Art Gewehrlauf, der, unter dem Geschützrohr befestigt, mit der elektrischen Abfeuerung des Geschützes in Verbindung steht und mit dem nach dem Scheibenpapier geschossen wird. Ein Befehl des Marineamts hat angeordnet, daß die Geschützführer (gun pointers)*) das ganze Jahr hindurch im In- und Auslande wöchentlich mehrere Male ohne Rücksicht auf sonstigen Dienst diese Vorübungen vornehmen.

Wenn die Richtnummern im Punktern so weit ausgebildet sind, daß sie auch auf schnell bewegte Scheibe mit gutem Erfolge abkommen können, dann wird ihnen das Feuern innerhalb einer bestimmten Feuererlaubnis beigebracht. Bedingung hierbei ist, daß die Richtnummern innerhalb einer Sekunde nach erfolgtem Signal abfeuern.

Kein Handgriff beim Schießen ist so belanglos, daß der Offizier ihm nicht seine besondere Beobachtung schenken müßte. Bei jedem Einstellen einer neuen Entfernung wird die Aufsatznummer kontrolliert. Das Aufsatzeinstellen wird täglich nach Zeit geübt, dasselbe geschieht während des Exerzierens bei allen Handgriffen. Immer steht der Offizier mit der Uhr in der Hand dabei und spornt durch Notieren der

---

*) Unter Geschützführer ist hier der gun pointer verstanden, d. h. in der amerikanischen Marine die Nummer am Geschütz, die die Höhenrichtung nimmt und abfeuert. Der gun trainer nimmt die Seitenrichtung, der sight setter stellt den Aufsatz ein, während der gun captain die Ausbildung der Mannschaft seines Geschützes unter Aufsicht des Divisionsoffiziers leitet und beim Schießen die Bedienung des Geschützes überwacht.

Dauer der einzelnen Ausführungen an den verschiedenen Geschützen den Ehrgeiz der Leute an. So wird das Öffnen eines 30,5 cm-Verschlusses in 2²/₅ bis 3 Sekunden verlangt. Auf Individualisierung bei Zuteilung der einzelnen Posten wird besonderer Wert gelegt. Wer zu langsam ist, erhält eine andere Station, die weniger Schnelligkeit und Kraft fordert. Wie wichtig auch für die Ladenummern äußerste Schnelligkeit und genaues Eingespieltsein auf die einzelnen Handgriffe sei, zeige die Notwendigkeit, dem Feind, sobald er gesichtet ist, die ersten Treffer in der kürzesten Zeit beizubringen; denn ein Gefecht zwischen zwei Schlachtschiffen kann bereits fünf Minuten nach dem ersten Schuß entschieden sein. Die Unteroffiziere werden bis zu gewissem Grade als Ersatz für Offiziere im Gefecht ausgebildet.

Dem zufälligen Beobachter möge es scheinen, als ob es nur die Freude des Sportsmanns am Siege sei, die den Eifer der Geschützmannschaft entfache; wer tiefer blicke, sehe, daß letzten Endes der Gedanke die Leute treibe, daß eines Tages an diesen wenigen Sekunden Vorsprung die Ehre des Vaterlandes hängen könne.

In neuester Zeit sind besondere Abkommübungen bei Regen, Schnee und schlechtem Wetter vorgesehen. Leuten, die beim Schießen „Kanonenfieber" haben („gun shy" sind), wird sofort die Qualifikation als Geschützführer entzogen.

In der zweiten Hälfte seines Aufsatzes beschreibt Korvettenkapitän Palmer ein gefechtsmäßiges Schießen. Der gefechtsmäßigen Anlage aller Schießübung lege man große Wichtigkeit bei. Das schießende Schiff kenne weder Kurs, noch Fahrt, noch Entfernung vom Scheibenschlepper. Sobald dessen Rauchwolken gesichtet werden, müsse es auf diese loslaufen und in der kürzesten Zeit das Feuer eröffnen. Die Anfangsschußentfernung ist zwar freigestellt, wird aber durch einen Quotienten beim Resultat mitberücksichtigt und zwar durch Abzug oder Vergütung, je nachdem sie unter oder über 11000 m liegt.

Die Zeitdauer für ein Fernschießen beträgt 4 Minuten. Störungen infolge von Versagern an Material oder auch Bedienungsfehler des Personals gelten nicht als Entschuldigung für weniger gute Ergebnisse, werden also nicht berücksichtigt. — Auf Ausbildung der „Spotter" wird ganz besonderer Wert gelegt. Sie werden in ihren Leistungen beurteilt nach der Fähigkeit, die Entfernung eines Aufschlags vor oder hinter dem Ziel auf Schußentfernungen von 9000 bis 12000 m richtig zu schätzen. Sie werden täglich in einer Art von Schießspiel im Aufschlagschätzen und in ihrem sonstigen Dienst geübt, und dabei wird dann eine besondere Auswahl unter den besten getroffen. Anschließend hieran kommt der Verfasser noch einmal auf das in der „Marine-Rundschau" bereits besprochene „San Marcos"-Schießen zurück und erwähnt, daß es hier durch die Geschicklichkeit der Spotter gelungen sei, auf etwa 10500 m die Aufschläge, wie schon erwähnt, auf einen beliebigen Teil des Ziels zu vereinigen. Bei einer theoretisch möglichen Trefferprozentzahl von 43 Prozent seien 33 Prozent erreicht worden.

Am Schluß spricht der Verfasser von der Ausbildung der Flecker, die in täglicher Übung gehalten werden.

Eine Schießübung, so endet der Artikel, ist eine Ehrensache des Schiffes, hier gibt jeder her, was er hat, denn hier geht es um die Siegerflagge, um die rote Flagge mit schwarzem Ball, die stolz am Mast des Siegers weht.

Tagebuch eines Binnenländers an Bord U. S. S. „North Dakota“.

Der Herausgeber des „Scientific American“, Bernhard Walker, schildert in dem folgenden Artikel seinen Aufenthalt an Bord des Linienschiffes „North Dakota“ während einer Schießübung.

Nachdem er sich zunächst bei dem Fleckeroffizier im Mars aufgehalten, wohnt er dem Munitionstransport unter Deck bei. Die Granatkammer sei offen, während die Pulverkammer geschlossen bleibe und die Kartuschen durch ein rundes, mit einer scharnierartig befestigten Messingklappe verschließbares Loch in der Tür gemannt würden.

Der Verfasser beschreibt dann weiter die Funktionen der Hauptnummern in dem 30,5 cm-Geschützturm. Rechts vom Geschütz steht die Nummer 1 (gun pointer), das Auge am Fernrohrvisier, die rechte Hand am Hebel der Höhenrichtmaschine, die linke am Abzug. Für diesen sind zwei Reserven vorhanden. Versagt der Hauptabzug, so benutzt er einen zweiten in unmittelbarer Nähe befindlichen. Versagt auch dieser, so kann er mit dem Fuß einen Reserveabzug auslösen. Zwischen beiden Geschützen sitzt unten im Turm die Seitenrichtnummer (gun trainer); er richtet mit Hilfe eines Periskops. Hinter der Nummer 1 steht die Auffsatznummer, über die Ohren das Hauben-Telephon gestreift, durch das ihm von der Artilleriezentrale unter dem Panzerdeck die Entfernung und die Seitenverbesserung für Fahrt des Feindes, Wind, Geschoßdrall usw. zugehen, die er am Geschütz einstellt. Hinter diesem steht die Verschlußnummer, der mit einer Gewindekurbel den Verschluß öffnet und schließt, und unmittelbar daneben der Turmführer (turret captain). In Richtung der Seelenachse liegt der Ansetzer. Bei ihm steht ein Mann, der den elektrischen Motor des Ansetzers bedient. Den ganzen Betrieb im Turm beaufsichtigt ein Leutnant zur See. Beide Geschütze sind durch ein Stahlschott getrennt, das nach achtern zu bis zu einem besonderen kleineren Raum durchgeführt ist, in dem der Turmkommandeur, ein Kapitänleutnant, sitzt. Dieser ist mit dem Artillerieoffizier im vorderen Kommandoturm telephonisch verbunden. Die Beschreibung wendet sich dann der Arbeit am Geschütz zu. Sie erwähnt den sogen. „buzzer“, einen elektrisch betätigten Summer auf der Brust der Nummer 1, durch den die Feuererlaubnis gegeben wird, ferner das Ausblasen des Rohres mit Preßluft nach jedem Schuß. Die Feuergeschwindigkeit der 30,5 cm-Geschütze beträgt drei Salven in der Minute.

Vom Geschützturm wendet sich der Verfasser nach dem oberen Mars. Hier gibt ein Offizier dauernd die Kompaßpeilung des Zieles nach der Artilleriezentrale. Ein anderer ruft die vom Entfernungsmesser abgelesenen Entfernungen hinunter, während ein Matrose durch Drücken auf Knöpfe, die etwa nach Art einer Schreibmaschine angeordnet sind, Tafeln im unteren Mars zum Vorschein kommen läßt, die die Entfernung von der Scheibe anzeigen. Hier im unteren Mars stehen die Unparteiischen von den anderen Schiffen, hier steht außerdem der, an dem in erster Linie das Schicksal des Tages hängt, der Flecker.

Das Schiff, so beschreibt der Verfasser den Anlauf, fährt mit 15 kn Geschwindigkeit auf die Scheibe zu, um möglichst auf etwa 82 hm das Feuer zu eröffnen. Es ist dies die Normalentfernung für Übungsladung, d. h. bei geringeren Schußentfernungen wird von dem Treffergebnis ein gewisser Prozentsatz abgezogen. Man hört die Entfernungen ausrufen: „100 hm, 90 hm, 88 hm, 84 hm, endlich 82 hm.“

Auf diese Entfernung fällt der erste Schuß (ranging shot). Nach etwa 15 Sekunden kommt die Meldung vom Fleckeroffizier; „200 mehr, 2 links" (two hundred up, two left), was bedeutet, daß der Aufschlag 200 m vor und 2 Knoten*), das sind etwa 13 m rechts von der Scheibe beobachtet ist. Sofort gehen die Verbesserungen vom Flecker hinunter nach der Artilleriezentrale und von hier an die Geschütze, wo Höhen- und Seitenverbesserung eingestellt werden. „Weit hundert" liegt der zweite Schuß; der Flecker ruft: „One hundred down!" „Hundert zurück!"; dann folgt eine Salve aus sechs 30,5 cm-Geschützen. „Salve deckt!" („a straddle!"), meldet der Flecker, was bedeutet, daß die Schüsse teils vor, teils hinter der Scheibe liegen, daß die Entfernung also stimmte.

Der Verfasser schließt seinen Artikel damit, wie nach Beendigung der Schießübung das Scheibentuch von der Scheibe heruntergenommen und an Bord gebracht wird, um hier von den Unparteiischen, vom Artillerieoffizier und vom Flecker aufs sorgfältigste auf Treffer abgesucht zu werden.

Das moderne Unterseeboot. Von Kapitänleutnant Bingham, Assistent im Dezernat für Schießausbildung.

In dem letzten Artikel schildert der bisherige Chef der III. Unterseebootsdivision, Kapitänleutnant Bingham, die Tätigkeit und Leistungen dieser neuen Waffe bei Einzelübungen und im Verein mit der Flotte. Nachdem er zu Anfang betont hat, daß das Unterseeboot nie ein Mittel werden könne, die Seeherrschaft zu erringen oder zu behaupten, wozu nur das Linienschiff in der Lage sei, wehrt er dem Gedanken, daß der Dienst an Bord mit außergewöhnlichen Gefahren verknüpft sei. Gefahren sei der Seemann immer ausgesetzt; der Glaube, dem Unterseeboot drohe besonders viel Unheil, mindre das Zutrauen, dessen diese neue Waffe am wenigsten entraten könne.

Der Verfasser beschreibt dann ausführlich das Tauchmanöver, das drei Minuten in Anspruch nehme. Die Beweglichkeit eines modernen Unterseebootes sei nahezu unbegrenzt. Im Jahre 1911 habe seine Division vom 1. März bis 1. November dauernd gefahren, hierbei über Wasser 25000 sm, unter Wasser 3800 sm zurückgelegt und in dieser Zeit die meisten Häfen an der atlantischen Küste besucht. Hinsichtlich der Manöver mit der Flotte, an denen sich die Boote beteiligt haben, ergeht sich der Verfasser in allgemein gehaltenen Beschreibungen.

Die längste Zeit, die ein Boot unter Wasser gefahren sei, sei 12 Stunden, die größte Strecke, die es unter Wasser zurückgelegt habe, 55 sm. Gebaut sei das Unterseeboot so, daß es bis auf 60 m Tiefe tauchen könne. Aktionsradius über Wasser sei 5000 sm, unter Wasser 100 sm, Überwassergeschwindigkeit 12,5 kn, Unterwassergeschwindigkeit 10,5 kn.

Schlechtem Wetter entziehe sich das Unterseeboot am besten durch Tauchen. So habe der „Snapper" im Jahre 1910 am Boston Feuerschiff 12½ Stunden in 24 m Tiefe auf dem Grunde gelegen, um schwerem Wetter aus dem Wege zu gehen.

Vorstehende Aufsätze geben manchen guten Beitrag zu dem Bilde, das die arbeitsame, vorwärtsstrebende amerikanische Marine bietet.

v. Selchow.

*) 1 kn ist in der amerikanischen Marine ebenso wie in der deutschen Marine = 6,84 m.

Die XIII. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

(Schluß.)

Zweiter Tag.

Nach einer geschäftlichen Sitzung wurde die Reihe der Vorträge durch Direktor M. Walter, Bremen, wieder aufgenommen, der über den

Einfluß der Drehrichtung der Schrauben bei Doppelschraubendampfern auf die Manövrierfähigkeit bei stilliegendem Schiff

berichtete. Direktor Walter ging von dem Vorteile aus, den die Doppelschraubendampfer darin besitzen, daß sie aus der Ruhelage unmittelbar eine Wendung ausführen können. Man braucht nur eine Schraube vorwärts, die andere rückwärts arbeiten zu lassen, um sogleich ein auf Drehung gerichtetes Moment zu erhalten, dessen Größe abhängig ist von der Maschinenleistung und der Entfernung der beiden Drucklager. Die Anordnung kann entweder so getroffen werden, daß, von hinten gesehen, beim Vorwärtsgang beider Maschinen die Steuerbordschraube im Sinne des Uhrzeigers (rechts) und die Backbordschraube im entgegengesetzten Sinne (links) dreht oder umgekehrt. Im ersteren Falle nennt man die Schrauben „nach außen", im letzteren „nach innen schlagend". Beide Schrauben in gleichem Sinne drehen zu lassen ist bekanntlich deswegen nicht zweckmäßig, weil dann beide gleichmäßig auf eine Veränderung der Kursrichtung des Schiffes einwirken würden, während sie anderenfalls in dieser Wirkung einander aufheben.

In der praktischen Ausführung überwiegt die Anordnung der nach außen schlagenden Schrauben; jedoch gibt es auch eine größere Anzahl besonders kleinerer Fahrzeuge, die mit nach innen schlagenden Schrauben ausgestattet sind. Hinsichtlich der Geschwindigkeit ist bei beiden Anordnungen kaum ein Unterschied zu merken; in einem Falle ist diese, im anderen jene etwas günstiger. Für die Verwendung nach innen schlagender Schrauben spricht z. B. der Umstand, daß man die Schiffsmaschinen vielfach auf derjenigen Seite, auf die beim Vorwärtsgange der Gleitbahndruck kommt, mit gegossenen Ständern, auf der anderen dagegen mit geschmiedeten Säulen baut und daß bei nach innen schlagenden Schrauben die Säulen beider Maschinen nach der Schiffsmitte gerichtet sind, also von dem mittschiffs liegenden Maschinistenstande aus dann die beste Übersicht vorhanden ist. Die nach innen schlagenden Schrauben haben jedoch den Nachteil, daß sie auf dem Wasser treibende Gegenstände zwischen Schraube und Schiffswand saugen und daß dadurch leicht Beschädigungen hervorgerufen werden können.

Über den Einfluß auf die Manövrierfähigkeit nun waren die Ansichten selbst hervorragender Fachleute bisher geteilt. Sir William White z. B. war der Meinung, daß die Manövrierfähigkeit bei beiden Arten gleich gut gewahrt werden könne, die englischen Admirale Hopkins und Beresford sowie der amerikanische Konstrukteur Taylor hielten nach innen schlagende Schrauben bezüglich der Steuerfähigkeit des

Schiffes für unzweckmäßig, während der amerikanische Chefmaschineningenieur Admiral Melville die gegenteilige Ansicht vertrat. Aus Versuchen der österreichischen Marine mit dem Kreuzer „Leopard" wurde ferner auf die Gleichwertigkeit beider Anordnungen hinsichtlich ihrer Steuerfähigkeit geschlossen.

Nun hat der Norddeutsche Lloyd zwei kleine Passagierdampfer, „Vorwärts" und „Gazelle", die beide anfangs mit nach innen schlagenden Schrauben versehen waren und sehr schlechte Manövriereigenschaften in der Ruhelage besaßen. Ihre beiden älteren Schwesterschiffe, „Glückauf" und „Libelle", die mit nach außen schlagenden Schrauben ausgerüstet sind, haben im Gegensatz hierzu nach dieser Richtung hin niemals zu Klagen geführt. Daraus ergab sich die Notwendigkeit einer genaueren Untersuchung der vorliegenden Verhältnisse.

Beabsichtigt man z. B. eine Drehung des Schiffes nach Steuerbord, so muß die Steuerbordschraube rückwärts, die Backbordschraube vorwärts schlagen. Beide Schrauben haben nun nicht mehr entgegengesetzten, sondern gleichen Drehsinn, und zwar bei nach innen schlagenden Schrauben nach rechts. Die Steuerbordschraube saugt das Wasser vom Heck des Schiffskörpers weg, die Backbordschraube wirft es dagegen, d. h. das Heck wird nach rechts, nach Steuerbord, abgedrängt und hemmt somit die Bewegung des Vorstevens. Bei nach außen schlagenden Schrauben ändert sich das Bild. Hier schlagen für das gleiche Manöver beide Schrauben nach links, drängen also das Heck nach links und unterstützen dadurch die beabsichtigte Bewegung des Schiffes nach Steuerbord. Dazu kommt noch, daß bei einer nach rechts drehenden Schraube, wie schon Geheimrat Busley in seinem Werk „Die Schiffsmaschine" ausführlich dargelegt hat, der oben befindliche Flügel einen nach links gerichteten, der unten befindliche aber einen nach rechts gerichteten Wasserwiderstand erfährt. Da der untere Flügel in dichterem Wasser arbeitet als der obere, so bleibt eine Kraft übrig, die das Heck nach rechts zu drücken sucht. Im obigen Beispiel drehen nun bei nach innen schlagenden Schrauben während des Manövers beide nach rechts, bei nach außen schlagenden beide nach links, d. h. im ersteren Falle hemmen, im letzteren unterstützen beide die beabsichtigte Drehung des Schiffes durch ihre Einwirkung auf das Heck. Dieser Einfluß tritt natürlich nur bei stillliegendem Schiff voll in Erscheinung, weil bei in Fahrt befindlichem die Differenz des Wasserwiderstandes auf die oberen und unteren Schraubenflügel kleiner wird, und zwar um so mehr, je völliger das Heck des Schiffes ausgebildet ist.

Diese Erwägungen führten nun dazu, zunächst auf dem Dampfer „Vorwärts", später auch auf „Gazelle" die Maschinenanlagen so umzubauen, daß die Schrauben beim Vorwärtsgange nach außen schlugen, eine Maßnahme, die von bestem Erfolge begleitet war. Das läßt den Schluß zu, bei Doppelschraubendampfern sollte man stets nach außen schlagende Schrauben verwenden, weil nach innen schlagende die Steuerfähigkeit im allgemeinen nie verbessern, wohl aber das Drehvermögen bei stillliegendem Schiff stark beeinträchtigen.

Zum Schluß seiner interessanten Ausführungen stellte der Vortragende noch einige Betrachtungen darüber an, woher wohl die bisherige Meinungsverschiedenheit bei den Fachleuten rühre. Er glaubt, daß man bisher nicht streng genug den Unterschied zwischen fahrendem und stillliegendem Schiff beachtet habe. Bei dem „Leopard" liege

der Grund zu den abweichenden Ergebnissen außerdem offenbar in den verhältnismäßig langsam laufenden, ziemlich tief unter Wasser und in bedeutendem Abstand voneinander liegenden Schrauben sowie in dem stillen Wetter, das während der Versuche herrschte. Jedenfalls müsse der Schiffsführer sich auf die Manövriereigenschaften seines Fahrzeugs unbedingt verlassen können; das aber sei nach den nun vorliegenden Erfahrungen nur bei Anordnung nach außen schlagender Schrauben in allen Fällen erreichbar. —

In der Diskussion führte zunächst Geh. Regierungsrat Professor C. Busley, Berlin, aus, daß er zwar in seinem Werke ebenfalls die nach außen schlagenden Schrauben befürwortet habe, aber aus anderen Gründen, als sie jetzt für zutreffend erkannt sind. Als er sein Buch schrieb, hätten nur die Erfahrungen der „Sachsen"-Klasse, die nach innen schlagende Schrauben besaß, vorgelegen. Zur Wahl dieser Anordnung hatten damals konstruktive Gründe — die Schiffe hatten Trunkmaschinen — geführt. Jedenfalls habe er damals den Wert nach außen schlagender Schrauben klar erkannt, und er wäre sicherlich damals auch zu einer anderen Begründung dieses Umstandes gekommen, wenn ihm die heute bekannten Untersuchungsmethoden für den Strömungsvorgang und ihre Ergebnisse vorgelegen hätten. — Geh. Regierungsrat Professor O. Flamm, Nikolassee, glaubte das ungünstigere Arbeiten nach innen schlagender Schrauben zum Teil auch mit dem Lufteinsaugen erklären zu können, das bei dieser Drehrichtung größer ist als bei der anderen Anordnung und den Wirkungsgrad der Schrauben herabsetzt. Er ging hierauf zu einer kurzen Besprechung der experimentellen Untersuchung des Strömungsverlaufes über und wendete sich gegen die von Professor Ahlborn beobachtete Erscheinung des sogenannten Wirbelringes, den er bei seinen Versuchen nie zu Gesicht bekommen habe; das Auftreten dieses Ringes sei wohl auf eine ungünstige Versuchseinrichtung zurückzuführen. Geheimrat Flamm benutzte im übrigen die Gelegenheit zu einem Aufruf an die Schiffbautechnische Gesellschaft, für eine Beschleunigung unseres Flottenbautempos einzutreten. Im Hinblick auf das rastlose und erfolgreiche Vorwärtsstreben der deutschen Technik und die stetige Zunahme des nationalen Wohlstandes müsse die jetzt nach dem Flottengesetz eintretende Verlangsamung des Bautempos unserer Kriegsflotte jeden Deutschen mit Besorgnis erfüllen, da nur eine starke Flotte den Besitz der nationalen Güter zu schützen imstande sei. Er glaube daher im Sinne der Schiffbautechnischen Gesellschaft zu sprechen, wenn er den Wunsch äußere, daß es unserer Marineverwaltung gelingen möge, das Bautempo für unsere Flotte vor einer Verlangsamung zu schützen. — Oberingenieur C. Rosenberg, Geestemünde, bestätigte die Ausführungen des Vortragenden auf Grund seiner Erfahrungen. Bei einem Fährschiff mit je einer rechtsgängigen Schraube vorn und hinten — die Oberkanten der Schrauben lagen etwa 1 m unter Wasser — habe der Kapitän, der, in der Fahrrichtung gesehen, stets rechts anlegen mußte, sehr bald linksgängige Schrauben verlangt. Nachdem seinem Wunsche entsprochen war, habe die Erfahrung die Richtigkeit dieses Wunsches bestätigt. Einschraubenschiffe, die vorwiegend auf der Steuerbordseite anlegen müssen, sollten daher stets linksgängige Schrauben erhalten, und umgekehrt. — Professor Ahlborn ging kurz auf die Bemerkung des Geheimrats Flamm über die Bildung eines Wirbelringes ein. Er habe bei seinen Versuchen diesen Ring stets beobachtet; wenn Flamm zu anderen Ergeb-

nissen gekommen sei, so habe das wohl seinen Grund in der Art der Kenntlichmachung der Stromfäden. Flamm habe hierzu die Luftblasen verwendet, ein Verfahren, das leicht zu Trugschlüssen führen könne, weil die Luft nicht dasselbe spezifische Gewicht wie das Wasser habe. Hätte Flamm andere Mittel für die Sichtbarmachung des Strömungsverlaufes gewählt, z. B. Sägespäne, so würde er auch wohl das Auftreten des Wirbelringes erkannt haben. — Diplomingenieur G. Kempf, Bergedorf-Hamburg, führte schließlich eine neue chemigraphische Untersuchungsmethode des Strömungsverlaufes vor, die er durch einige Lichtbilder erläuterte. Bei seinem Verfahren tritt aus einer Glasdüse eine Flüssigkeit aus, die dem Laufe der Stromfäden folgt und besonders vorbereitete, senkrecht zur Schraubenachse aufgestellte Drahtgitter durchströmt. Diejenigen Stellen in den Drahtgittern, an denen die Durchströmung erfolgt, werden durch eine hier auftretende chemische Veränderung kenntlich gemacht. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, den Verlauf der Stromfäden nachträglich zu rekonstruieren und aufzuzeichnen. In ähnlicher Weise können auch die relativen Wege der Wassermoleküle an den Druck- und Saugseiten der Propeller dargestellt werden. — Im Schlußworte beschränkte sich Direktor Walter auf die Übermittlung seines Dankes für die rege Beteiligung an der Diskussion.

Als zweiter Redner des Tages sprach Oberingenieur Dr. R. Wagner, Stettin, über

Praktische Ergebnisse mit Gegenpropellern.

Ausgehend von den zahllosen vergeblichen Versuchen, durch besondere Propellerformen den Wirkungsgrad der Schiffsschrauben über die bisher erreichte Höchstgrenze von etwa 75 Prozent hinaus zu steigern, knüpfte der Vortragende an die neueren Untersuchungen über den Strömungsverlauf in und hinter dem Propeller an. Die von ihm angegebene Konstruktion des Gegenpropellers ist eine praktische Folgerung aus den bisherigen Forschungen. Bei den normalen Schiffsschrauben geht ein verhältnismäßig großer Teil der Maschinenarbeit dadurch verloren, daß das Wasser nicht nur in der Längsrichtung, sondern infolge der Schrägstellung der Schraubenflügel auch in der Umfangsrichtung beschleunigt wird. Die Aufgabe des Gegenpropellers ist es, diese jetzt nutzlos aufgewendete Drehungsenergie in nützliche Schubarbeit zu verwandeln, und zwar handelt es sich dabei um einen Leitapparat, der ähnlich wirkt wie die Leitschaufeln moderner Zentrifugalpumpen. Der Gegenpropeller besteht aus festen, gekrümmten Schaufeln, die hinter dem Hauptpropeller angeordnet sind und das tangential beschleunigte Wasser in die achsiale Richtung überführen. Schon früher haben Thornycroft und Parsons bei flachgehenden Flußschiffen usw. Leitapparate hinter den Schrauben angebracht. Die Ergebnisse der Versuche haben damals aber nicht zu häufigerer Verwendung derartiger Anordnungen ermutigt, und zwar liegen die Gründe hierfür wohl entweder darin, daß man die Flügel des „Turbinenpropellers“ mit viel zu starken Krümmungen ausführte, wodurch tangential große Verluste entstanden und die Rückwärtsfahrt erheblich verschlechtert wurde, oder aber darin, daß man den ganzen Propellerapparat in ein umhüllendes Rohr einschloß, das den Wasserzufluß und -abfluß behinderte, große Widerstände bot und zum Festklemmen von Tang u. dgl. Anlaß gab. Auch führte die Unkenntnis der wahren Strömungsverhältnisse dazu, die Schaufeln

des Leitapparats ebenfalls mit zu starken Krümmungen auszuführen. Demgegenüber weist der Wagnersche Gegenpropeller folgende Vorteile auf:

1. Der Mantel um die Schraube fehlt, das Wasser hat freien Durchfluß;
2. Die Schaufelung, Winkelverhältnisse usw. sind den wirklichen Strömungsverhältnissen angepaßt;
3. Die Schaufelkrümmungen sind nur so groß, als zur Ausnützung der sonst verloren gehenden Drehungsenergie nötig ist; sie verschlechtern die Rückwärtsfahrt nicht.

Der Gegenpropeller ist also nur eine Ergänzung der bereits vorhandenen Schiffsschraube und kann ohne Schwierigkeit an jedes vorhandene Schiff nachträglich angebaut werden.

Nachdem der Vortragende dann rechnerisch den Beweis geliefert hatte, daß der Verlust an Arbeit durch die tangentiale Beschleunigung des Wassers sehr erheblich ist und daß es sich daher lohnt, diesen Verlust durch besondere Maßnahmen nutzbar zu machen, ging er zur Besprechung der mit den Gegenpropellern praktisch erzielten Ergebnisse und der mit ihnen gemachten Erfahrungen über. Seit 1909 sind bereits vierzehn Fahrzeuge mit dem Apparat versehen worden, darunter ein Torpedoboot (V 185), ein Beiboot Klasse A und ein Werftdampfer der Kaiserlich Deutschen Marine, eine Anzahl Dampfyachten usw.; Projekte für eine Reihe weiterer Fahrzeuge liegen vor.

Die Versuche haben gezeigt, daß je nach der Schiffsform und den besonderen Umständen durch Anwendung des Gegenpropellers für die gleiche Schiffsgeschwindigkeit Leistungsverminderungen bis zu rund 19 Prozent erzielt und die Höchstgeschwindigkeiten um Beträge bis zu 8,3 Prozent gesteigert werden konnten. Bei der Motoryacht „Marga II" ist z. B. ein Leistungsgewinn bei Vollgeschwindigkeit von 14,1 Prozent und ein Geschwindigkeitszuwachs um 0,62 secm oder 8,3 Prozent, bei dem A-Boot der Kaiserlichen Marine ein Leistungsgewinn von 18,9 Prozent bei 9,5 sm/Stunde, von 14,4 Prozent bei 10,5 sm/Stunde, bei dem Werftdampfer der Aktiengesellschaft Vulcan „Föttinger-Transformator" ein Leistungsgewinn bei Vollgeschwindigkeit von 17 Prozent, bei der Dampfbarkasse „Vulcan" der Aktiengesellschaft Vulcan ein solcher von gleichfalls 17 Prozent, beim Torpedoboot „V 185" für die Höchstleistung etwa 6 Prozent, für etwa 28 bis 29 sm/Stunde rund 12 Prozent, dabei ein Geschwindigkeitszuwachs von etwa 1,3 sm/Stunde gemessen worden. Für die Bewertung dieser Zahlen ist zu beachten, daß die sehr völlig gebauten Werftdampfer und Barkassen natürlich keine erhebliche Steigerung der Geschwindigkeit mehr erwarten ließen, weil die Schiffsform hierfür ungeeignet ist und daher die Leistungskurven am Schlusse sehr schnell — mit etwa der achten Potenz — ansteigen. Bei dem Torpedoboot war, weil man — wie sich später herausstellte, grundlos — eine Verschlechterung für die Rückwärtsfahrt fürchtete, die Krümmung der Gegenpropellerflügel wesentlich kleiner gewählt worden, als der Forderung für stoßfreien Eintritt des Wassers entsprach, und daher waren hier keineswegs die günstigsten Verhältnisse vorhanden. Bei den Probefahrten des Torpedoboots zeigten sich ferner nach einiger Zeit an den eintretenden Kanten der Gegenpropeller Anfressungen, die zur Reparatur geschweißt wurden, aber später zum Abbrechen einzelner Flügel führten.

Allgemein lassen sich die Ergebnisse der bisherigen Versuche dahin zusammenfassen, daß durch den Gegenpropeller

für Zwei- und Mehrschraubenschiffe mindestens 10 bis 15 Prozent,
für Einschraubenschiffe mindestens etwa 8 bis 12 Prozent

an Leistung für die gleiche Geschwindigkeit erspart werden können. Überall da, wo es nicht auf große Geschwindigkeiten ankommt — wie z. B. bei Frachtschiffen —, kann somit die Maschinen- und Kesselanlage entsprechend kleiner, leichter und billiger hergestellt werden. Bei Kriegschiffen, für die auf große Geschwindigkeit Wert gelegt werden muß, wird man allgemein damit rechnen können, daß einem Leistungsgewinn von 12 Prozent eine Geschwindigkeitsvermehrung um rund 4 Prozent entspricht. Bei Turbinenschiffen muß man die Hauptpropeller gegenüber den ohne Gegenpropeller wirksamsten Formen und Abmessungen etwas verändern, um einen zu großen Tourenabfall zu verhüten. Zur Nachprüfung, ob auch der Brennstoffverbrauch in gleichem Maße wie die Leistung sinkt, wurden mit dem „Föttinger-Transformator" entsprechende Probefahrten durchgeführt, die bei 12 Prozent Leistungsersparnis 7 bis 8 Prozent Kohlenersparnis ergaben. Bei diesem Dampfer betrug nun der Dampfverbrauch der Hilfsmaschinen rund 25 bis 30 Prozent desjenigen der Hauptmaschinen. Für größere Anlagen, bei denen die Leistung der Hilfsmaschinen verhältnismäßig geringer ist, werden diese Zahlen natürlich günstiger werden, und beim Antrieb des Schiffes durch Verbrennungsmotoren wird die Brennstoff- der Leistungsersparnis prozentual gleichzusetzen sein.

Durch Anwendung des Gegenpropellers werden weiterhin die Schiffsvibrationen im allgemeinen geringer, die Schwingungsamplitude wird kleiner, die Frequenz der Schwingungen größer — letzteres wohl eine Folge der größeren Unterteilung des Schraubenstrahls durch die Flügel des Gegenpropellers. Die gleiche Schiffsgeschwindigkeit wurde stets mit geringeren Umdrehungszahlen, also kleinerem Slip, erreicht, was wiederum günstig auf den Wirkungsgrad des Propellers einwirkt. Die Manövrierfähigkeit bei den Fahrzeugen mit Gegenpropeller hat sich als durchaus zufriedenstellend ergeben. Bei „V 185" war der Drehkreis fast genau der gleiche wie ohne Gegenpropeller. Beim A-Boot wurde die Steuerfähigkeit zwar schlechter, aber nur deshalb, weil Größe und Anordnung der Ruderfläche den veränderten Strömungsverhältnissen nicht angepaßt werden konnten. Der Trimm des Schiffes wird durch den Gegenpropeller verringert, dessen Flügel im übrigen wie Stabilisierungsflossen in der Höhenrichtung wirken, so daß das Fahrzeug im Seegang ruhiger liegt und weniger stampft.

Bedenken werden häufig nach der Richtung geäußert, daß man annimmt, schwimmende Gegenstände — Holz, Eisschollen, Taue oder dgl. — könnten leicht in den Gegenpropeller geraten und an diesem sowie an den eigentlichen Schiffsschrauben schwere Havarien hervorrufen. Versuche haben jedoch gezeigt, daß diese Gefahr wesentlich überschätzt wird. Bei „Marga II" wurden z. B. eine Menge Holzstücke und Tauenden in die Fahrt des Schiffes geworfen; alles wurde durch die Bugwelle fortgespült. Auch sonst ist bisher noch kein einziger Fall vorgekommen, in dem treibende Gegenstände in den Propellern Beschädigungen veranlaßt hätten. Übrigens ist, selbst als bei dem Torpedoboot „V 185" während der Erprobungen zwei der geschweißten Gegenpropellerflügel brachen, nichts passiert, was die Fahrt des Schiffes irgendwie gehindert hätte. Eine so imaginäre Gefahr darf also wohl kein Grund dafür sein, sich die

großen wirtschaftlichen Vorteile, die mit der Verwendung des Gegenpropellers verknüpft sind, entgehen zu lassen.

Die bei „V 185" beobachteten Anfressungen stehen bisher ganz vereinzelt da und haben sich bei keinem anderen Fahrzeuge wiederholt. Die Ursache zu den Anfressungen dürfte hauptsächlich darin zu suchen sein, daß erstens die Krümmung der eintretenden Kanten, wie bereits erwähnt, zu gering war, das Wasser also mit starkem Stoß eintrat, daß ferner die Kanten selbst stark ausgeschärft worden waren und daß endlich der Guß der Gegenpropeller ungünstig erfolgt war, nämlich so, daß die eintretenden Kanten oben lagen und somit gerade an den gefährdeten Stellen das weniger dichte Material vorhanden war; tatsächlich ließ sich auch deutlich erkennen, daß vor allem das Zink ausgewaschen worden ist. Im übrigen ist bemerkenswert, daß die Hauptpropeller bei „V 185" sich weniger angegriffen zeigten, als dies sonst zu beobachten war. Für Schrauben mit geringerer Umfangsgeschwindigkeit, als sie die extremen Torpedobootsschrauben besitzen, liegen auch diese Verhältnisse sehr viel günstiger.

Dr. Wagner zeigte darauf mit Hilfe von Lichtbildern verschiedene Ausführungsformen von Gegenpropellern und ihre Anbringung am Schiff und ging dann zur Besprechung der Kosten des Gegenpropellers sowie seiner wirtschaftlichen Bedeutung über. Entsprechend dem Gewicht kostet der Gegenpropeller bei kleinen Fahrzeugen etwa das 1,5- bis 2-fache, bei großen das 1- bis 1,2-fache des Preises der Hauptpropeller, falls beide aus gleichem Material hergestellt sind. Diesen an sich geringfügigen Kosten stehen die großen Betriebsersparnisse infolge des höheren Wirkungsgrades des Schraubenapparats — schon jetzt bis zu 87 Prozent gegen höchstens 75 Prozent ohne Gegenpropeller — gegenüber, Ersparnisse, die z. B. für ein mittleres Frachtschiff mit 2000 PS indizierter Leistung nach Abzug der Mehrkosten des Gegenpropellers für ein Jahr schon den Betrag von 5400 ℳ ausmachen. Dabei sind die Kosten des Gegenpropellers zu 10 000 ℳ veranschlagt, und es ist angenommen, daß diese Summe in fünf Jahren amortisiert sein soll. Für eine Neuanlage, bei der ja die ganze Maschinenanlage entsprechend der durch den Gegenpropeller erzielten Leistungsverminderung verkleinert werden kann, fällt die Ersparniszahl erheblich günstiger aus.

Bei der Anwendung des Gegenpropellers für Kanalschiffe ergibt sich ein wichtiger Vorteil insofern, als Kanalsohle und Böschung dadurch sehr geschont werden, weil die sonst peripherial abströmende Wassermenge durch den Gegenpropeller zur achsialen Stromrichtung gezwungen wird. Allgemein lassen sich für die Verwendung bei Kanalschiffen folgende Punkte als Vorzüge anführen:

1. Schonung der Kanalsohle und der Böschungen,
2. Erhöhung des Propellerwirkungsgrades und damit Möglichkeit zur Verkleinerung der Maschinenanlage,
3. Erhöhung der Schleppkraft durch bessere Druckverteilung auf die Flügel der Hauptpropeller,
4. bessere Ruderwirkung, da das Ruder jetzt in einem achsial gerichteten Wasserstrom von größerer Intensität liegt.

Endlich ist noch die Verwendung des Gegenpropellers für Luftfahrzeuge Gegenstand von Versuchen gewesen, die zu einem günstigen Ergebnis geführt haben, nachdem man den Hauptpropeller den veränderten Verhältnissen angepaßt hatte. An

Stelle des zweiflügeligen wurde ein vierflügeliger, dann noch ein achtflügeliger Hauptpropeller benutzt; der mit dem letzteren erzielte Gewinn an Zugkraft wurde bei Anordnung eines dreißigflügeligen Gegenpropellers zu etwa 12 Prozent festgestellt. Ein Versuch mit einem nur achtflügeligen Gegenpropeller ergab wesentlich geringeren Erfolg; daraus ist zu schließen, daß bei den Luftfahrzeugen der ganze Schraubenapparat mehr als eine Art Luftturbine ausgeführt werden muß, wenn er guten Wirkungsgrad besitzen soll. Allerdings bedingt die Konstruktion mit Gegenpropeller wieder eine Gewichtsvermehrung, die aber wohl ausgeglichen werden wird

1. durch den kleineren Durchmesser des vielflügeligen Hauptpropellers und
2. durch die Verkleinerung der Maschinenleistung infolge der Steigerung des Schraubenwirkungsgrades.

Außerdem wird gerade bei den Luftfahrzeugen die stabilisierende Wirkung des Gegenpropellers sehr erwünscht sein. —

Die Diskussion wurde von dem Geheimen Regierungsrat Professor O. Flamm, Nikolassee, mit dem Hinweise eröffnet, daß der Wagnersche Gegenpropeller den vom Diplomingenieur Kempf nachgewiesenen Strömungsverlauf in richtiger Weise ausnützt. Für die Frage der Verwendung bei Luftschrauben sei es notwendig, durch Vergleichsversuche einwandfrei festzustellen, ob ein zweiflügeliger Haupt- ohne Gegenpropeller oder ein vielflügeliger Haupt- mit Gegenpropeller den besseren Wirkungsgrad ergibt. Zivilingenieur M. H. Bauer, Berlin, berichtete über günstige Erfahrungen, die er bei kleinen, mit Gegenpropeller ausgerüsteten Fahrzeugen hinsichtlich der Betriebssicherheit gewonnen habe. Ein Motorboot, dessen Schraube bei kleinem Durchmesser hohe Umdrehungszahl besaß, sei in ganz geringer Wassertiefe mit voller Fahrt auf Grund gelaufen. Diese gewiß sehr scharfe Erprobung habe der Gegenpropeller anstandslos ausgehalten, während am Hauptpropeller ein Schraubenflügel abgebrochen sei. Dieser Vorgang beweise, daß man die Empfindlichkeit des Gegenpropellers gegen Berührung mit Fremdkörpern im allgemeinen überschätze. Auch er habe die Erfahrung gemacht, daß der Gegenpropeller die Stampfbewegungen dämpfe. Infolge seines hohen Wirkungsgrades ermögliche der Gegenpropeller voraussichtlich die Verwendung hochtouriger Antriebsmaschinen, die der normale Schiffspropeller ohne Einschaltung von Zwischengetrieben nicht gestatte, eine wichtige Frage, auf die Oberingenieur Dr. Wagner in seinem Vortrage gar nicht eingegangen sei. Dr. ing. Bendemann stellte es als sehr zweifelhaft hin, ob der Gegenpropeller für die Luftschiffahrt tatsächlich die Bedeutung besitze, die Oberingenieur Wagner ihm beimesse. Luftschrauben hätten so kleine Steigung, daß die im Gegenpropeller ausnutzbare Rotationskomponente sehr gering ausfällt und deshalb ein nennenswerter Gewinn kaum herauskommen wird. Er befürchte vielmehr, daß die Anordnung vielflügeliger Schrauben einen schädlichen Einfluß auf den Wirkungsgrad ausüben werde. Die von Dr. Wagner angewandte Versuchsanordnung sei insofern nicht einwandfrei, als der Motor auf die Druckseite des Propellers gewirkt habe; dies entspräche nicht den tatsächlichen Verhältnissen. Er stellte zur Klärung der Frage jedoch entsprechende Versuche bei Luftschrauben mit Gegenpropellern in Aussicht. Oberingenieur J. Eggers, Hamburg, sprach als Angehöriger der Hamburg-Amerika Linie über die Betriebssicherheit vom Reedereistandpunkte aus. Er halte das mit dem Einbau des Gegenpropellers verbundene Risiko

für so groß, daß es den durch Verbesserung des Wirkungsgrades erzielbaren geschäftlichen Gewinn bei weitem überrage. Man stelle sich nur vor, daß eins der modernen Riesenschiffe wegen eines havarierten Gegenpropellers docken müsse; der durch Ausfall einer einzigen Reise entstehende Schaden könne die ganze Rentabilität der Gesellschaft gefährden. Keine Reederei könne ein solches Wagnis eingehen. —

Im Schlußwort wandte sich Dr. Wagner hauptsächlich gegen die Bemängelung der Betriebssicherheit seiner Konstruktionen und wies nochmals auf die guten Erfahrungen hin, die nach dieser Richtung hin bereits vorlägen. Man würde ja auch nicht gleich eins der größten Schiffe für die Erprobung des Gegenpropellers auswählen, sondern zunächst ein kleineres Fahrzeug damit ausrüsten; dann sei das Risiko nicht so groß. Er schloß seine Ausführungen mit dem Ausdruck der Genugtuung über die von Dr. ing. Bendemann in Aussicht gestellten Versuche mit Luftpropellern.

Nach der Frühstückspause hielt Ingenieur Hans Holzwarth, Mannheim, seinen Vortrag über

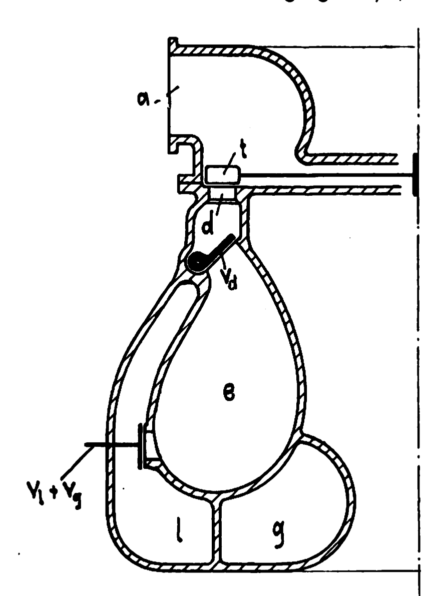
Die Gasturbine

und betrat damit ein Gebiet, das zwar heute noch zu den wenig erforschten gehört, dem man aber für eine ganze Reihe von Verwendungszwecken eine Bedeutung für die Zukunft nicht absprechen darf. Die auf den Bau einer wirtschaftlich brauchbaren Gasturbine gerichteten Bestrebungen müssen vor allem dahin gehen, ein Material für Düsen, Schaufeln usw. zu finden, das bei ausreichender Betriebssicherheit und Widerstandsfähigkeit gegen mechanische Einwirkungen von sehr hohen Temperaturen nicht angegriffen wird. Erst bei Ausnutzung eines großen Wärmegefälles wird ein Nutzeffekt erzielbar sein, der zwar den des heutigen Dieselmotors nicht erreicht, aber doch die praktische Verwendung der Gasturbine mit all ihren in den rein rotierenden Kraftwirkungen und dem einfachen Aufbau begründeten Vorteilen wirtschaftlich rechtfertigt. Ob die Gasturbine der Zukunft freilich als eine Explosionsturbine in der Art der Holzwarthschen Konstruktion oder als Druckturbine, d. h. unter Verwendung hoch komprimierter Luft, oder schließlich nach einem noch ganz anderen, der heutigen Technik noch unbekannten Verfahren ausgebildet sein wird, entzieht sich zur Zeit noch jedem Urteil und läßt lediglich Vermutungen Raum.

Ingenieur Holzwarth, der bereits seit langer Zeit mit dem Studium des Gasturbinenproblems beschäftigt ist, hatte bisher mit der Veröffentlichung der praktischen Ergebnisse seiner Versuche zurückgehalten, und es ist daher natürlich, daß man in Fachkreisen seinem Vortrage mit großem Interesse entgegensah. Leider brachte dieser insofern eine Enttäuschung, als die zahlenmäßigen Versuchsergebnisse, insbesondere die Wirkungsgrade und Brennstoffverbräuche beim Dauerbetrieb, die Betriebszeiten, die tatsächlich erzielten Höchstleistungen usw. nach wie vor unerörtert blieben.

Der Vortragende deutete zunächst das Wesen der Gasturbine allgemein so an: Gemische aus brennbaren Gasen oder flüssigen, zerstäubt oder verdampft angewendeten Brennstoffen einerseits und Luft anderseits werden so verbrannt, daß die Abgase unter möglichst hohen Druck gesetzt werden; das Druckgefälle wird dann in der eigentlichen Turbine ausgenutzt. Zur Lösung des Problems sind zwei Wege eingeschlagen worden. Lemale führte das Gasluftgemisch unter dem höchsten Verbrennungsdruck der Ver-

brennungskammer zu, in der es kontinuierlich verbrannte; die gesamten Abgase strömten durch eine Düse, in der ihre Spannungs- in Strömungsenergie umgesetzt wurde, nach der Turbine. Dieser Weg führte deswegen nicht zum Ziele, weil die Wandungen der Verbrennungskammer sehr heiß wurden und daher gekühlt werden mußten, wodurch bei der hohen Gasgeschwindigkeit große Wärmeverluste entstanden. Auch der Vorschlag, die Verbrennungskammer in einen Dampfkessel einzubauen und damit die an das Kühlwasser abgeführte Wärme noch großenteils nutzbar zu machen, hat zu einem wirtschaftlichen Erfolge bisher nicht geführt. Demgegenüber hat Holzwarth in Verbindung mit dem Kommerzienrat Erhard Junghans, Schramberg, den Weg der intermittierenden Verbrennung gewählt, dessen Wesen aus der Abbildung hervorgeht.



Durch je einen Kompressor wird der Behälter l mit Luft, der Behälter g mit Gas von geringer Spannung gefüllt gehalten. Nacheinander gelangen dann aus l Luft und aus g Gas durch die Ventile v_l und v_g in den Explosionsraum e. Ist e mit Luft gefüllt, so wird Gas eingeblasen und durch die entstehende Wirbelung mit der Luft innig vermischt. Während dieses Vorganges ist das Düsenventil v_d geschlossen. Nun wird das Gemisch mittels Hochspannungskerzen entzündet und explodiert, der entstehende Überdruck stößt das Absperrorgan v_d auf und die Gase strömen durch die Düse d, die ihre Spannungsenergie in Strömungsenergie umwandelt, in das Turbinenrad t ein, um hier Arbeit zu verrichten und dann durch den Auspuff a zu entweichen. Nach der Entleerung des Verbrennungsraumes e von dem größten Teil der Gase wird v_d durch die Steuerung zwangläufig, jedoch so langsam geschlossen, daß die durch v_l neu eintretende frische Luft die Kammer von den Verbrennungsrückständen reinigt und ihre Wandungen kühlt. Nach dem Abschluß von v_d beginnt der eben beschriebene Vorgang von vorn. Werden nun im Kreise rings um das Turbinenrad herum eine Reihe solcher Kammersysteme angeordnet, deren Einzelprozesse nacheinander in bestimmtem Rhythmus verlaufen, so kann dem Turbinenrad trotz der intermittierenden Verbrennung ein ziemlich kontinuierlicher Kraftimpuls mitgeteilt werden, der die Maschine dauernd in gleichmäßigem Betriebe erhält.

An dem Beispiele der ersten, mit vertikaler Welle bei der Firma Brown, Boveri & Co., Mannheim, gebauten Betriebsgasturbine Holzwarthschen Systems, die, mit Sauggas betrieben, für eine Maximalleistung von 1000 PS bei 3000 minutlichen Umdrehungen hergestellt wurde, erläuterte der Konstrukteur mit Hilfe von Lichtbildern einige Gesichtspunkte, nach denen die Turbine entworfen werden muß. Als Material für die Gehäuse kommt in erster Linie Gußeisen in Betracht, da bei den verhältnismäßig niedrigen Drucken und der Möglichkeit, den Kammern überall kugelige, zur

Druckaufnahme gut geeignete Formen zu geben, die Festigkeitsverhältnisse keine Schwierigkeiten bieten. Hierin ist auch das sehr geringe Gewicht begründet; wiegt doch die ganze Gasturbine (ohne Dynamo und Gebläse) nicht mehr als 25 t, also 25 kg/PS, während z. B. eine 1000pferdige Gaskolbenmaschine ohne Schwungrad schon ein Gewicht von 140 t besitzt. Für die Beurteilung des Gewichts der Gesamtanlage ist natürlich noch die Sauggasgewinnung zu berücksichtigen. Die große, mit der Anzahl der Explosionskammern wachsende Zahl der notwendigen Ventile macht deren Durchbildung sowohl wie ihre betriebssichere Steuerung zu sehr wichtigen Konstruktionsaufgaben, die hinsichtlich des Bewegungsmechanismus am besten durch Verwendung nicht einer mechanischen, sondern einer hydraulischen, der Ölsteuerung, gelöst werden. Die Turbine kann natürlich auch ohne weiteres in liegender Bauart ausgeführt werden.

Nach einer Reihe kurzer theoretischer Entwicklungen und Berechnungen faßte Ingenieur Holzwarth die Untersuchungen über den Spül- und den Ladevorgang, die Gebläsearbeit und die Wärmerückgewinnung (Regeneration) in folgende Leitsätze zusammen:

Die Luftspülung ist unbedingt erforderlich, um die Mischtemperatur im eigentlichen Turbinenraum auf zuträglicher Grenze zu halten (etwa 400° C).

Im Interesse einer guten wirtschaftlichen Spülung und einer geringen Wärmeausstrahlung an die Wandung der Verbrennungskammer liegt es, eine möglichst große Düsenöffnung anzubringen.

Im Interesse einer wirtschaftlichen Ladung mit Brennstoff liegt es, diese Öffnung während des Ladevorganges abzuschließen mittels eines Düsenventils.

Das eingangs erläuterte Verfahren erfüllt also die Bedingungen, ohne deren Erfüllung der Gasturbinenprozeß nicht durchzuführen ist.

Die zur Durchführung des Prozesses erforderliche Gebläsearbeit läßt sich aus der Abwärme regenerieren; sie belastet also die Wärmebilanz der Gasturbine nicht.

Die zur Regeneration erforderliche Oberfläche des Regenerators ist nicht größer als die Oberfläche eines Oberflächenkondensators einer Dampfturbine gleicher Leistung.

Die Temperatur des Gemisches vor der Explosion ist ferner von wesentlichem Einfluß sowohl auf die Art der Verbrennung als auch besonders auf den Wirkungsgrad der Verpuffung. Zu hohe Anfangstemperatur ergibt allzu plötzliche Explosion und führt daher zu unerwünscht großen Drucksteigerungen, ohne daß dadurch eine entsprechende Mehrleistung gewonnen wird.

Gegenüber der Kolbenmaschine hat die Gasturbine den Vorteil stoß- und erschütterungsfreien Ganges, geringeren Schmierölverbrauchs bei großer Zuverlässigkeit der Schmierung, geringer Abnutzung der bewegten Teile. Trotz der zahlreichen Versuche konnte bisher an den Düsen und Schaufeln der Gasturbine keinerlei Abnutzung festgestellt werden; in dieser Beziehung ist die Gas- gegen die Dampfturbine im Vorteil, da keine Wassertropfen hineinkommen, die bei der Dampfturbine die Hauptursache zu Anfressungen und Havarien der Schaufeln und Düsen bilden.

Die Inbetriebsetzung der Holzwarth-Turbine erfordert nicht wie die Gaskolbenmaschine eine Druckluftanlage, wohl aber einen Dampfkessel, der so lange Dampf für den Antrieb der Gebläse liefern muß, bis der Regenerator selbst heiß genug ist, um den erforderlichen Dampf zu erzeugen.

Während die Gaskolbenmaschine wegen der hohen Kolbenstangenkräfte wohl an Leistungen bis zu höchstens 4000 PS gebunden sein dürfte, ist die Gasturbine in ihrer Maximalleistung nur begrenzt durch Transportrücksichten. Wird aber der Verpuffungskammerring geteilt, so sind äußere Durchmesser von 7 bis 8 m und damit Leistungseinheiten von etwa 8000 PS erreichbar. Sehr wahrscheinlich ist die Gasturbine auch hauptsächlich für das Gebiet der großen Leistungen geeignet. Hier kann zu einer Kupplung mehrerer auf eine Welle arbeitender Turbinen geschritten werden.

Die hohe Umdrehungszahl der wirtschaftlichsten und baulich einfachsten Gasturbinen läßt für die Verwendung zu Schiffsantrieben die Zwischenschaltung eines Transformators, z. B. des bekannten Föttingerschen, als zweckmäßigste Anordnung erkennen. Indessen kann das verfügbare Gefälle bei der Gasturbine ohne erheblichen Einfluß auf den Nutzeffekt wesentlich stärker variiert werden als bei der Dampfturbine.

Nach diesen mehr theoretischen Erörterungen kam Ingenieur Holzwarth auf den interessantesten Teil seines Vortrages: die Versuche. Nachdem die ersten Patente bereits 1903 herausgekommen waren, wurde die erste Versuchsturbine im Jahre 1908 bei der Gebr. Körting A. G., Körtingsdorf bei Hannover, gebaut. Das nächste Ziel war, zu prüfen, ob der angestrebte Prozeß — und zwar sowohl mit Gas als auch mit Öleinspritzung nach Art des Dieselverfahrens — praktisch überhaupt durchführbar war. Die Anfangsschwierigkeiten wurden schnell überwunden, und schon einige Wochen nach der ersten Inbetriebsetzung arbeitete die Turbine, rein mechanisch betrachtet, anstandslos. Düsen und Schaufeln blieben unverändert. Diese günstigen Ergebnisse ermutigten zum Bau einer den wirklichen Betriebsbedingungen entsprechenden Anlage, deren Montage bei Brown, Boveri & Co. im Winter 1910 beendet war und die vor allem zur Prüfung der Wirtschaftlichkeitsfragen benutzt werden sollte. Während des Baues wurden an der erstgenannten Turbine noch mit den verschiedensten Gasen und Ölen Versuche gemacht, die zeigten, daß selbst Schweröle ohne jede Zündölbeimischung zur vollkommenen Verbrennung gebracht werden konnten; man mußte nur dafür sorgen, daß die Verpuffungskammer die für den jeweilig verwendeten Brennstoff geeignetste Temperatur hatte, um Rußbildung und damit Versagen der Kerzenzündung vorzubeugen. Nur mit Kohlenstaub waren befriedigende Ergebnisse nicht zu erzielen.

Während also die einleitenden Versuche nach den verschiedensten Richtungen hin sehr ermutigende Resultate zeigten, stellten sich bei der Erprobung der 1000pferdigen Betriebsturbine bedeutende Schwierigkeiten ein. Der Betrieb ließ sich nicht mit der erforderlichen Gleichmäßigkeit aufrechterhalten. Die anfangs gut verlaufenden Arbeitsprozesse wurden immer schlechter, und erst dann konnten günstigere Verhältnisse erreicht werden, als der vorher besprochene Einfluß der Temperatur, die das Gasluftgemisch vor der Verbrennung besitzt, klargelegt war. Bei kleiner Ladung und niedrigem Verpuffungsdruck kam man nun der rechnungsmäßig zu erwartenden Leistung ziemlich nahe. Aber die Ladungsvergrößerung ergab bisher noch keine entsprechende Leistungssteigerung.

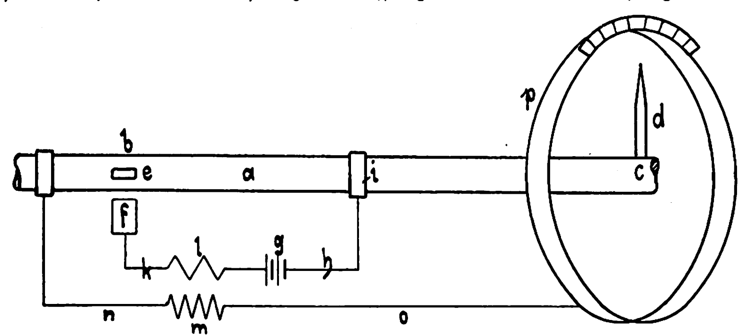
Hier wird voraussichtlich nur die richtige Ausbildung der Düsenform Abhilfe schaffen. Dann werden jedoch nach Ansicht des Ingenieurs Holzwarth auch für Vollast Wirkungsgrade von befriedigender Höhe erzielt werden können. —

Als einziger Diskussionsredner wies Professor **Krainer**, Charlottenburg, darauf hin, daß die bekannte Schweizer Turbinenfirma Escher Wyß in Verbindung mit Professor Stodola mit Gasturbinen umfangreiche Versuche angestellt habe, über deren Ergebnisse jedoch nichts veröffentlicht worden sei. Er fragte den Vortragenden, welches Schaufelmaterial er verwendet habe, welche Erfahrungen damit gemacht seien und welchen Nutzeffekt er bei seiner Turbine tatsächlich erzielt habe. Ingenieur **Holzwarth** erwiderte darauf, daß die Erstlingsturbine aus dem Vollen gepreßte Nickelstahlschaufeln besessen habe, bei denen Abnutzung nicht eingetreten sei. Bei der ersten Betriebsgasturbine sei für die Radscheibe gewöhnlicher Siemens-Martin-Stahl, für die Schaufeln Elektrostahl verwendet worden. Anfressungen, Abrostungen usw. hätten sich auch hier nicht gezeigt. Als man mit den Temperaturen im Dauerbetriebe jedoch bis 500° C hinaufging, seien die mit Schwalbenschwanz eingesetzten Schaufeln etwas locker geworden. Er glaube, daß für das starke Material das Einsetzen mit Schwalbenschwanz sich nicht eigne. Seitdem man dann mit den Höchsttemperaturen in der eigentlichen Turbine wieder auf 400° C herabgegangen sei, waren nur gute Erfahrungen hinsichtlich des Schaufelmaterials zu verzeichnen. Wegen des Nutzeffektes seiner Gasturbinen verwies der Redner auf das von ihm bearbeitete Buch.

Der letzte Vortrag der diesjährigen Hauptversammlung behandelte ein

Elektrisches Torsionsdynamometer,

das der Elektroingenieur Fritz Lux, Ludwigshafen a. Rh., erfunden hat. Nachdem Ingenieur Lux zunächst die verschiedenen mechanischen, optischen, stroboskopischen und elektrischen Methoden, die bisher zur Messung der Wellenverdrehung und damit zur



Feststellung der Wellenleistung angewendet worden sind, in ihren Grundzügen kurz erläutert hatte, wandte er sich seinem eigenen Apparat zu, dessen Wesen aus der schematischen Abbildung leicht erkennbar ist. Die Welle a, deren Verdrehung zwischen den Punkten b und c gemessen werden soll, trägt einen Zeiger d und einen Kontakt e. Dadurch, daß der letztere bei jeder Umdrehung einmal auf der Schneide f schleift, wird jedesmal ein vom Element g ausgehender elektrischer Strom geschlossen, der den Weg g h i a e f k l g nimmt, und wieder unterbrochen. Die Primärspule l erzeugt

infolgedessen in der Sekundärspule m durch Induktion einen hochgespannten Strom, der durch den Leiter n über Welle a nach dem Zeiger d geht und von hier aus auf den Gradbogen p überspringt, um dann über o nach der Induktionsspule m zurückzukehren. Ist nun die Welle nicht beansprucht, also in ihr keine Verdrehung vorhanden, so wird der Induktionsfunken aus d nach p jedesmal an der gleichen Stelle des Gradbogens, dem Nullpunkte, überspringen. Je größer dagegen die Belastung und damit die Torsion der Welle ist, um so mehr wird die Übergangsstelle des Funkens sich auf dem Gradbogen seitlich verschieben, so daß das Bogenmaß zwischen dem Nullpunkt und der Übergangsstelle des Funkens die Größe des Verdrehungswinkels darstellt, aus der sich ohne weiteres die Leistung errechnen läßt. Dieses Grundprinzip der Erfindung läßt sich nun für die praktische Verwertung mannigfach variieren. Man kann z. B., um die Ablesung bei langsam laufenden Wellen zu erleichtern, eine größere Anzahl von Unterbrechungs- und Entladungsstellen anordnen, was noch den Vorteil bietet, daß man auf diese Weise die während einer Umdrehung auftretende Ungleichförmigkeit und die Torsionsschwingungen feststellen kann. Man ist auch in der Lage, die Anzeige des Gradbogens für die Messung kleiner Leistungswerte dadurch zu vergrößern, daß man statt der Spitze d eine Schneide vorsieht und ihr gegenüber einen schraubenförmig ausgebildeten Gradbogen anbringt, von dessen Steigung dann der Vergrößerungsgrad der Ablesung abhängt.

Die Anordnung läßt sich ferner, wie der Vortragende an Lichtbildern zeigte, leicht auch so treffen, daß die Größe des Torsionswinkels fortlaufend selbsttätig aufgezeichnet wird, und ebenso bietet eine Kombination in der Weise, daß die von der Welle abgegebene Leistung unmittelbar durch das Produkt aus Umdrehungszahl und Torsionswinkel mittels eines Zählwerks registriert wird, keine Schwierigkeiten. Wird in dem Übersetzungsverhältnis des Zählwerks der Elastizitätsmodul des Wellenmaterials berücksichtigt, so lassen sich an dem Zählwerk die Drehmomente und somit auch die Pferdekraftstunden direkt ablesen.

Ingenieur Lux führte die Wirkungsweise des Apparats, der in einem Exemplar versuchsweise auf dem Kleinen Kreuzer „Straßburg“ eingebaut werden wird, an einem Modell praktisch vor. —

Da eine Diskussion über den Vortrag nicht stattfand, so schloß Se. Königl. Hoheit der Großherzog von Oldenburg hierauf die XIII. Hauptversammlung, die der Schiffbautechnischen Gesellschaft eine Fülle des Interessanten und Bemerkenswerten gebracht und damit erneut gezeigt hatte, wie rege allgemein an der ständigen Verbesserung und Vervollkommnung auf den verschiedensten Gebieten der Schiffbautechnik gearbeitet wird.

La.



Der italienisch-türkische Krieg 1911/12.

V.

(Abgeschlossen am 15. März 1912.)

Tätigkeit der italienischen Flotte.

Die seit mehreren Monaten im Hafen von Beirut untätig liegenden zwei türkischen Kriegschiffe, das Küstenpanzerschiff „Avn Illah“ = „Hilfe Gottes“ (Deplacement: 2400 t, Hauptarmierung: vier 15 cm-SK L/40, Stapellauf 1869) und das Torpedoboot „Angora“ (Deplacement: 160 t, Stapellauf 1906) konnten unter Umständen den italienischen Transporten von und nach dem Roten Meer gefährlich werden. Um sie unschädlich zu machen, trafen am 24. Februar morgens „Garibaldi“ und „Ferruccio“ (Deplacement: je 7400 t, Hauptarmierung: je eine 25 cm- und zwei 20 cm-K L/40) unter Kontreadmiral Thaon di Revel vor Beirut ein. Das dritte Schwesterschiff dieser Division, „Varese“, war in See zurückgelassen worden. Sogleich, um 7 Uhr morgens, ließ der italienische Admiral den am Ort residierenden Wali (Provinzgouverneur) durch ein schriftliches Ultimatum auffordern, bis 9 Uhr vormittags die im Hafen liegenden beiden türkischen Kriegschiffe zu übergeben. Gleichzeitig benachrichtigte er die am Ort befindlichen Konsulatsbehörden der fremden Mächte.

Als um 9 Uhr weder der Wali noch die türkischen Schiffe selbst geantwortet hatten, eröffneten die beiden italienischen Panzerkreuzer — auf 6000 m beginnend — das Feuer gegen den beim Zollamt liegenden „Avn Illah“, das dieser 20 Min. lang mit wenigen, sämtlich ihr Ziel verfehlenden Schüssen erwiderte. Um 9 Uhr 35 Min. brach Feuer auf ihm aus und 10 Min. später ließ der türkische Kommandant die Flagge niederholen und verließ mit dem Rest der 220 Mann starken Besatzung das Schiff. Das italienische Geschützfeuer hatte 2 Offiziere und 20 Mann getötet sowie 8 Offiziere und 14 Mann verwundet. „Garibaldi“ näherte sich um 10 Uhr der Hafeneinfahrt und feuerte auf 600 m Entfernung einen Torpedo gegen den „Avn Illah“. Dieser sank nach der Explosion auf Grund, wodurch er bis zum Oberdeck überflutet wurde. Nachdem „Garibaldi“ auch die von ihrer Mannschaft verlassene „Angora“ beschossen und einen Torpedo gegen das Fahrzeug lanciert hatte, der sein Ziel verfehlte, dampften die beiden italienischen Schiffe für einige Stunden aus Sicht der Stadt. Um 1 Uhr 45 Min. kehrte „Ferruccio“ zum Hafeneingang zurück und brachte die immer noch schwimmende „Angora“ durch ein Artilleriefeuer von 3 Min. Dauer zum Sinken. Hierauf verließen die Panzerkreuzer endgültig die Reede von Beirut mit Kurs nach Westen.

Fehlschüsse des italienischen Geschützfeuers hatten in der Stadt 66 Zivilpersonen getötet, mehrere Hundert verletzt und Zerstörungen an den am Hafen liegenden Häusern angerichtet. Insbesondere waren die Gebäude der Banque ottomane, der Deutschen Palestinabank, der Saloniki-Bank, der Hafenverwaltung und der Zollbehörde getroffen sowie Warenvorräte in den am Hafen stehenden Magazinen in Brand geschossen und vernichtet worden. Diese Verluste an Menschen und Privateigentum waren infolge der Lage der beschossenen türkischen Schiffe im Innenhafen

mehr oder minder unvermeidlich. Der Admiral erklärte ausdrücklich, den der Stadt zugefügten Schaden nicht beabsichtigt zu haben, und berief sich auf den Artikel 2 des 9. Abkommens der II. Haager Friedenskonferenz, worin gesagt ist, daß den Seebefehlshaber keine Verantwortung treffe für den nicht beabsichtigten Schaden, der durch die Beschießung militärischer Werke usw. etwa verursacht sei. Türkischerseits suchte man indessen seine Verantwortlichkeit für den Schaden daraus herzuleiten, daß er dem Wali keine „angemessene Frist" im Sinne jenes Artikels der Haager Konferenz gegeben habe. Der Wali habe das italienische Ultimatum erst seit 20 Minuten in seinen Händen gehabt, als die Beschießung begann.

Die durch die Beschießung erregte Bevölkerung Beiruts war nur durch energische Maßnahmen des Walis an Ausschreitungen gegen die ansässigen Europäer verhindert worden. Die drohende Haltung der Bevölkerung an der syrischen Küste gegen die ansässigen Italiener veranlaßte den Wali ferner, im Laufe der folgenden Wochen auch über andere Hafenorte, darunter Akka, den Belagerungszustand zu verhängen. Aus Anlaß der italienischen Aktion bei Beirut beschloß die türkische Regierung am 28. Februar, alle in den Wilajets Beirut, Aleppo und Damaskus wohnenden Italiener innerhalb 14 Tagen auszuweisen sowie grundsätzlich die in der Türkei lebenden Italiener (etwa 60 000) aus den Gegenden zu entfernen, welche in Zukunft von der italienischen Flotte angegriffen werden sollten. Diese Maßnahmen wurden schon aus dem Grunde für erforderlich erklärt, weil andernfalls die Ortsbehörden nicht imstande sein würden, die Italiener vor der Wut der einheimischen Bevölkerung zu schützen.

Die Ausweisung der Italiener aus den drei syrischen Wilajets wurde streng durchgeführt. Diejenigen von ihnen, die nicht abgereist waren, wurden nach dem 13. März zwangsweise entfernt.

Vom Ende Februar ab patrouillierten wieder italienische Torpedobootsdivisionen längs den türkischen Mittelmeerküsten, und in der italienischen Presse wurden erneut kriegerische Operationen im Ägäischen Meer in Aussicht gestellt. U. a. ließ die italienische Regierung darauf hinweisen, daß sie nur auf Unternehmungen gegen die albanische Küste, nicht aber auf solche gegen die übrigen türkischen Küsten verzichtet habe.

Da die italienischen Operationen zu Lande in Nordafrika keine wesentlichen Fortschritte machen, Friedensvermittlungsversuche der Großmächte bisher wenig Aussicht auf Erfolg gehabt haben und der italienischen Regierung nach wie vor nur wenige Mittel und Wege zur Verfügung stehen, die Türkei zum Friedensschluß zu zwingen, konnte die türkische Kriegsleitung mit der Wahrscheinlichkeit rechnen, daß jene italienischen Preßdrohungen zur Tat würden. Sie wendete daher den Verteidigungsmaßnahmen in den Hafenplätzen des Ägäischen Meeres, die in den letzten Kriegsmonaten teilweise aufgehoben oder eingeschränkt worden waren, wieder größere Aufmerksamkeit zu. In erster Linie erwartete sie einen Angriff auf die Befestigungen der Dardanellen, insbesondere auf deren westliche Außenforts, Kum Kale und Sedil Bahr. Dementsprechend wurden die Minensperren verstärkt und verbessert, die Geschütze der Dardanellenforts durch Kanonen aus den Bosporus-Befestigungen auf 350 vermehrt, die Küstenartilleristen durch Schießübungen bei Tage und bei Nacht

weiter geübt und 40 000 Mann Infanterie und Kavallerie im Dardanellen-Gebiet zusammengezogen.

Das Passieren des Fahrwassers bei Nacht wurde allen Schiffen untersagt und wegen der Minensperren Lotsenzwang eingeführt. Torpedoboote patrouillierten vor dem Westeingang der Dardanellen, während das Geschwader weiter innen bei den Befestigungen vor Nagara lag. In Konstantinopel arbeiteten die militärischen Werkstätten fieberhaft an der Herstellung von Munition.

In Smyrna wurden neuerdings vier große, mit Steinen beladene Handelsschiffe bereitgehalten, um sie erforderlichenfalls sofort an der engsten Stelle der Hafeneinfahrt, 6 sm von der Stadt entfernt, zu versenken. Vier bisher dort stationiert gewesene Kriegsfahrzeuge, darunter zwei Torpedoboote, zogen sich nach den Dardanellen zurück. Einen Angriff auf Saloniki befürchtete man weniger, weil der dortige Handel hauptsächlich in den Händen der italienischen Kolonie liegt und außerdem österreich-ungarische Interessen an diesem Ort stark vertreten sind. Dennoch wurden auch dort die Geschütze der Küstenwerke, die Minensperren und die Küstenverteidigungstruppen vermehrt.

Das Gros der italienischen Flotte lag unterdessen — nachdem es seine Winterreparaturen in der Heimat beendet hatte — in Tobruck und Tarent. Sie hat ihren bisherigen Chef, Vizeadmiral Aubry, am 4. März durch den Tod, der ihn nach kurzer, schwerer Krankheit ereilte, verloren. Sein Nachfolger ist der bisherige Chef des 2. Geschwaders, Vizeadmiral Faravelli, der durch Vizeadmiral Viale ersetzt worden ist.

Die 10 italienischen Kreuzer im Roten Meer (5 geschützte, 3 ungeschützte und 2 Hilfskreuzer) beschossen mehrere arabische Küstenorte, so Midy am 29. Februar, Dubab bei Perim am 4. und Scheik Said am 6. März. Midy wurde gleichzeitig von den Anhängern des Said Idriß auf der Landseite angegriffen und schließlich eingenommen. Die 60 Mann starke türkische Besatzung ergab sich nach hartnäckigem Widerstande.

Infolge des Zusammengehens Said Idriß mit den Italienern erklärte der Iman Yahia den heiligen Krieg und forderte die Einwohner des Jemen auf, ihre Streitigkeiten zu vergessen, den Türken zu Hilfe zu kommen, Said Idriß zu vernichten und einem etwaigen italienischen Einfall bewaffneten Widerstand entgegenzusetzen.

Die Verbindung des südlichen Yemen mit der europäischen Türkei ging infolge der Blockade von Hodeida über Aden.

Kriegskosten.

Ein von der italienischen Kammer Mitte März genehmigter Gesetzentwurf weist 215 Mill. Lire vorläufige Kriegsausgaben für die fünf Monate bis Ende Februar 1912 nach. Hiervon sind 175 Mill. für die Armee, 30 Mill. Lire für die Marine und 10,6 Mill. für sonstige Zwecke berechnet. Die der Armee zugewiesene Summe ist eingeteilt in 98 Mill. Lire für Mobilisierung und Kriegführung (Truppentransporte, Kriegskompetenzen, Unterhalt des Personals, Erwerbung von Pferden, Munition und sonstigem Kriegsmaterial für die in Nordafrika stehenden Truppen) und 62 Mill. Lire

für Ersetzung des nach Nordafrika transportierten Personals und Kriegsmaterials sowie für Aufstellung neuer Truppenteile in der Heimat.

Die 30 Mill. Lire der Marine sind bestimmt für außerordentliche Indiensthaltungen, Transporte, für erhöhten Mannschaftsbestand und größeren Lebensmittel-, Bekleidungs-, Kohlen- und Materialien-Verbrauch.

Die erwähnten 10,6 Mill. Lire sollen verwendet werden für Hafenarbeiten in Tripolis, Homs, Benghasi und Derna sowie für Telegraphen-, Telephon- und Sanitätsdienst in Nordafrika. U. a. sind in dieser Summe Beträge enthalten für die neuen Kabel Syrakus—Tripolis und Syrakus—Benghasi.

Gedeckt werden sollen die für die Armee und die Marine bestimmten 205 Mill. Lire aus Ersparnissen der Gesamtetats bis 1910/11 (= 57 Mill. Lire) und des Etats von 1911/12 (voraussichtlich etwa 74 Mill. Lire), sowie durch sechs gleich große, auf die Etatsjahre 1912/13 bis 1917/18 zu verteilende Beträge (6 × 12,33 = 74 Mill. Lire). Unter Zugrundelegung dieser augenscheinlich etwas niedrig gehaltenen Angaben über die bisherigen italienischen Kriegsausgaben würden letztere sich auf 1,33 Mill. Lire pro Tag belaufen. Genau lassen sich die Kriegsausgaben noch nicht feststellen, da viele Abrechnungen erst nach Schluß des Krieges abgeschlossen werden können. Sachverständige Beurteiler schätzen die bis Ende Februar durch den Krieg für Italien entstandenen Ausgaben auf 300 Mill. Lire im ganzen oder 2 Mill. Lire täglich.

Da die italienischen Finanzen günstig stehen — dem Staatsschatz flossen in letzter Zeit alljährlich beträchtliche Ersparnisse am Staatshaushalt zu —, und das Volk zu großen Opfern für diesen Krieg bereit ist, so wird einstweilen wohl auf italienischer Seite kein Mangel an Geldmitteln zur Kriegführung eintreten.

Die türkischen Kriegsausgaben betrugen bis Anfang Februar angeblich 20 Mill. Franks, die zum größten Teil zur Instandsetzung der Küstenverteidigung verausgabt worden sind. Zur Deckung dieser Ausgaben wurden dem Kriegsminister Anfang Februar 1 Mill. Pfund = 18 640 000 Mark bewilligt.

Friedensvermittlung.

Nach mehreren inoffiziellen und ergebnislos verlaufenen Versuchen einiger neutraler Regierungen, besonders derjenigen Rußlands, Frieden zwischen den beiden Kriegführenden zu vermitteln, unternahmen am 9. März die diplomatischen Vertreter Deutschlands, Österreich-Ungarns, Englands, Frankreichs und Rußlands einen gemeinsamen Schritt in dieser Richtung bei der Regierung in Rom. Sie fragten vertraulich an, unter welchen Bedingungen Italien geneigt wäre, die freundliche Vermittlung der Mächte für eine Einstellung der Feindseligkeiten anzunehmen. Der Inhalt der am 15. März erteilten italienischen Antwort war nach „Corriere della Sera“ folgender:

Italien verlangt vor allem, daß die Türkei die volle Souveränität Italiens in Afrika anerkennt und alle Truppen und Offiziere aus Afrika zurückzieht. Kein türkischer Offizier dürfe in Afrika bleiben, um den Widerstand der Araber zu leiten, dann würde Italien jeden Akt der Feindseligkeit in allen Teilen des türkischen Reichs einstellen und die Zölle auf türkische Waren auf die alten Sätze ermäßigen. Dagegen würde Italien das religiöse Kalifat anerkennen, den Eingeborenen Amnestie gewähren,

den auf Tripolitanien entfallenden Teil der türkischen Schuld übernehmen und dem türkischen Staat seine tripolitanischen Domänen abkaufen. Ferner verspricht Italien, die italienischen Posten und Kapitulationen auf ottomanischem Gebiet aufzuheben, wenn die anderen Mächte das gleiche tun. Endlich will sich Italien mit den Mächten darüber verständigen, wie die Unverletzlichkeit der Türkei wirksam gewährleistet werden könne.

Mit ihren Hauptforderungen hat die italienische Regierung — wie mehrere eindrucksvolle Kundgebungen im Parlament zeigten — den Willen der gesamten Nation ausgesprochen.

Gleichzeitig verlautete, daß die russische Regierung Truppen an der türkisch-transkaukasischen Grenze zusammenziehe und ihren langjährigen Botschafter in Konstantinopel, Tscharykow, durch den bisherigen Gesandten in Bukarest, v. Giers, ersetzen ließ. Auch wurde in der russischen Presse das Erscheinen eines russischen Geschwaders im Bosporus in Aussicht gestellt, falls die italienische Flotte die Dardanellen zu forcieren versuchen würde.

Die Türkei bestand in ihrer Antwort angeblich auf ihrer vollen Souveränität über die beiden nordafrikanischen Provinzen, und deren arabische Bevölkerung ist gewillt, den Kampf gegen die Italiener unter allen Umständen fortzusetzen. Ihre Häuptlinge gaben in Konstantinopel zu verstehen, daß sie auch dann weiter kämpfen würden, wenn die hohe Pforte der Annexion oder der militärischen Besetzung ihres Landes durch Italien zustimmen würde. Daß das italienische Annexionsdekret in ihren Augen ungültig sei, bezeigten die Araber u. a. dadurch, daß sie gelegentlich der türkischen Neuwahlen, Mitte März, Deputierte für das Parlament in Konstantinopel aufstellten und entsandten.

Dem Scheich der Senussi ließ der Sultan als Dank für seine Unterstützung der türkischen Sache ein mit Brillanten besetztes Schwert, einen Brillantorden und andere kostbare Geschenke überreichen.

Der Landkrieg.

Ereignisse vom 15. Februar bis 15. März 1912.

In Tripolitanien und der Cyrenaika haben dauernd Kämpfe stattgefunden. Die Gesamtlage ist jedoch im allgemeinen unverändert. Die in fortgesetzten Vorstößen sich zeigende Angriffslust der Türken und Araber beweist, daß von einer Kriegsmüdigkeit bei ihnen vorläufig nicht die Rede sein kann. Ihre Stimmung ist vielmehr nach glaubwürdigen Nachrichten sehr zuversichtlich. Waffen, Munition und Lebensmittel sind reichlich vorhanden.

Vor Tripolis werden die italienischen Truppen durch kleinere Angriffe bei Tage und bei Nacht in fortdauernder Alarmbereitschaft gehalten. Italienische Versuche, die Oase von Zanzur zu nehmen, verliefen bisher ergebnislos. Sie ist von den Türken und Arabern stark besetzt und befestigt worden. Auch Artillerie und Maschinengewehre sind dort in Stellung. Seit dem 6. März warfen die beiden wiederhergestellten Luftschiffe verschiedentlich Bomben auf Zanzur. Die italienischen Behauptungen über die hierbei erzielten Wirkungen erscheinen übertrieben.

Das Mitte Februar in Tripolis von Eritrea her eingetroffene Askari-Bataillon und Kamelreiter-Detachement wurde am 4. März bei einer Erkundung auf Bir el Turki von den Arabern heftig angegriffen. Erst im Schutze der Nacht gelang es ihnen, sich unter Verlusten auf Tripolis zurückzuziehen.

Am 10. März wurde ein arabischer Angriff auf Ain Zara abgeschlagen. In dem dortigen Lager ist die Malaria ausgebrochen. Die Besatzung wurde verringert und abgelöst; auch mußten die in der Nähe von Sümpfen gelegenen Teile des Lagers aufgegeben werden. Einige vorgeschobene Schanzen scheinen von den Türken in Besitz genommen worden zu sein. Hierin finden wohl die in der Presse verbreiteten Gerüchte von einer Räumung des Lagers ihre Erklärung.

Die Bahn Tripolis—Ain Zara (Spurweite 0,95 m) ist bis Fornaci (7 km) Betrieb genommen worden. Der Bau einer Feldbahn nach Gargaresch zur Ausnutzung der dortigen für den Hafenbau wichtigen Steinbrüche hat begonnen.

Die Zahl der in Tripolis von den Italienern angesammelten Kamele wird nach Eintreffen von demnächst erwarteten Transporten etwa 3000 Trag- und 300 Reittiere betragen.

Bei Homs haben sich die auf 8000 Mann verstärkten Italiener in der Frühe des 27. Februar durch überraschenden Angriff der etwa 4 km entfernten und die Stadt beherrschenden Höhe von Mergheb bemächtigt. Die Masse der türkisch-arabischen Streitkräfte war tags zuvor nach dem 35 km entfernten Küstenort Sliten abgerückt, wo italienische Kriegschiffe zum Schein eine Landung versuchten. Nach Homs zurückgekehrt, unternahmen die Türken gegen Mittag des 27. Februar einen entschlossenen Gegenangriff, der aber trotz anfänglicher Erfolge schließlich unter Mitwirkung der Schiffsgeschütze zurückgeschlagen wurde. Die Mergheb-Höhe ist jetzt von den Italienern stark besetzt und befestigt worden. Türkische Versuche, sie in der Nacht vom 5./6. März wiederzuerobern, wurden unter schweren Verlusten abgewiesen.

Bei Benghasi ist am 8. und 12. März gekämpft worden. Am letzteren Tage gingen 7 italienische Bataillone mit Kavallerie und Artillerie unter Führung des als energisch bekannten Generalmajors d'Ameglio gegen eine nahe dem vorgeschobenen italienischen Außenwerk bei Fogat gelegene Oase vor und nahmen sie nach heftigem Kampf in Besitz.

Die etwa 500 Mann zählenden Verteidiger wurden umzingelt und aufgerieben. Nach dem Gefecht kehrten die italienischen Truppen nach Benghasi zurück. Generalmajor d'Ameglio wurde für diese Waffentat zum Generalleutnant befördert.

Bei Derna (3. März) und Mirsa Tobruk (11. März) konnten heftige türkisch-arabische Angriffe erst nach vielstündigem Kampfe abgeschlagen werden.

Die Gesamtverluste der Italiener in diesen Kämpfen in der Cyrenaika werden auf 103 Tote und 350 Verwundete angegeben.

Ein italienischer Vorstoß in das Landesinnere scheint für die nächste Zeit nicht bevorzustehen. Dem Oberstkommandierenden, Generalleutnant Caneva, soll es vielmehr in Rom gelungen sein, die Regierung davon zu überzeugen, daß nur ein etappenweises Vorrücken in das Innere mit nachfolgendem Bahnbau Erfolg verspricht. Der Chef des Generalstabes der Expeditionsarmee, Generalmajor Gastaldello, der

anfänglich für eine tätigere Kriegführung war, ist durch Generalmajor Ciancio, bisher Brigadekommandeur in Benghasi, ersetzt worden.

Eine weitere Verstärkung der jetzt etwa 100000 Mann zählenden Expeditionstruppen wird wahrscheinlich nicht erfolgen. Die in Afrika befindlichen Reservisten des Jahrganges 1888, der am 20. März entlassen werden soll, will man durch aktive Mannschaften ersetzen.

In Mazedonien nehmen die Bandenunruhen zu. Die türkische Regierung hat strenge Maßnahmen dagegen getroffen. Der im Winter vorübergehend auf 80000 Mann gesunkene Stand der mazedonischen Truppen soll im Laufe des Frühjahrs beträchtlich erhöht werden.

Aus neueren Berichten wird bekannt, daß die deutsche Rote Kreuz-Expedition in einer Stärke von drei Ärzten und zwölf Pflegern nach Überwindung erheblicher Schwierigkeiten beim Marsch über das Gebirge nach Kasr Garian (in Tripolitanien) gelangt ist und dort eine umfangreiche Tätigkeit aufgenommen hat. Zwei Mitglieder der Expedition sind an Typhus gestorben.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Die neue Wehrvorlage. Die Wehrvorlagen nebst den Vorschlägen für die Deckung ihrer Kosten wurden am 23. März durch den Reichskanzler dem Bundesrat vorgelegt. Die folgenden Angaben über ihren Inhalt können nur mit dem Vorbehalt gemacht werden, daß die Entwürfe ihre endgültige Gestalt für den Reichstag erst durch die Beschlüsse des Bundesrates erhalten.

Die Vorschläge der Heeresverwaltung bringen eine Verstärkung nach der Zahl der im Frieden auszubildenden und unter Waffen zu haltenden Mannschaften sowie eine Verstärkung durch Vervollkommnung der Organisation. Es sollen neu geschaffen werden bis zum 1. Oktober 1912 2 Feldartillerie-Regimenter, Neubildungen der Fußartillerie und 1 Telegraphen-Bataillon. Ferner sollen zur stärkeren Heranziehung der zum Waffendienst Fähigen 2 neue preußische Armeekorps unter Verwendung der im Osten und Westen vorhandenen dritten Divisionen (beim I. und XIV. Armeekorps) gebildet werden mit den dazugehörigen Generalkommandos und Divisionsstäben und einer neuen (VII.) Armeeinspektion. In allem wird hierdurch das Heer um rund 29 000 Mann ausschließlich Unteroffiziere vermehrt werden.

Die Vorschläge der Marineverwaltung suchen zwei schweren Mißständen in der Organisation der Flotte abzuhelfen.

Der eine Mißstand besteht darin, daß im Herbste jedes Jahres auf allen Schiffen der Schlachtflotte die Reservisten, d. h. fast $^1/_3$ der Besatzung, entlassen und im wesentlichen durch Rekruten der Landbevölkerung ersetzt werden. Dadurch wird die Kriegsbereitschaft der Schlachtflotte für längere Zeit erheblich herabgesetzt.

Der zweite Mißstand besteht darin, daß zur Zeit bei einer Etatsstärke von 58 großen Schiffen zunächst nur 21 große Schiffe zur Verfügung stehen, wenn die Reserveflotte nicht rechtzeitig bereitgestellt werden kann. Letzteres ist seit Aufstellung des Flottengesetzes immer unwahrscheinlicher geworden, weil der Zeitpunkt, zu dem die Reserveflotte kriegsbereit sein kann, sich mehr und mehr hinausschiebt. Dies ist eine Folge der immer komplizierter werdenden modernen Schiffe und der stetig wachsenden Schwierigkeit der Ausbildung großer geschlossener Verbände. Die Reserveflotte hat ihre große Bedeutung bei unserem starken Beurlaubtenstande heute erst als zweite Kampflinie.

Beide Mißstände sollen durch allmähliche Bildung eines dritten aktiven Geschwaders beseitigt oder doch erheblich eingeschränkt werden.

Die für dieses dritte aktive Geschwader erforderlichen Schiffe sollen gewonnen werden:

a) durch Verzicht auf das Reserveflottenflaggschiff,

b) durch Verzicht auf die zur Zeit vorhandene Materialreserve — 4 Linienschiffe, 4 große und 4 kleine Kreuzer —,

c) durch allmählichen Neubau von 3 Linienschiffen und 2 kleinen Kreuzern.

Da die Indiensthaltungen bei der Reserveflotte infolge Vermehrung der aktiven Verbände um die Hälfte vermindert werden können, macht die Bildung eines dritten aktiven Geschwaders gegenüber den bereits im Flottengesetze vorgesehenen Indiensthaltungen nur die Mehrindiensthaltung von 3 Linienschiffen, 3 großen und 3 kleinen Kreuzern erforderlich. Das bedingt eine dementsprechende Vermehrung des Personals.

Eine weitere Personalvermehrung ist erforderlich, weil in den letzten Jahren die Besatzung aller Schiffsklassen einschließlich der Torpedoboote verstärkt werden mußte.

Ferner ist eine Vermehrung der Unterseeboote und die Beschaffung einiger Luftschiffe in Aussicht genommen. Die Unterseeboote, welche zur Zeit noch ohne Organisation sind, sollen bezüglich der Personalbesetzung nach Art der Torpedoboote organisiert werden.

Die Marinevorlage hat die Form einer Novelle zum Flottengesetz, die in drei Artikeln Bestimmung trifft über

den Schiffsbestand,
die Indiensthaltungen und
den Personalbestand der Flotte.

Der Novelle ist der Schiffbauplan für die nächsten sechs Jahre beigefügt. Danach sollen von den erforderlichen Neubauten je ein Linienschiff in den Jahren 1913 und 1916 in Angriff genommen werden.

Der Mehrbedarf an Personal macht eine Verstärkung der jährlichen Personalvermehrung des Flottengesetzes bis zum Jahre 1920 um durchschnittlich 75 Seeoffiziere, Marineingenieure, Ärzte und Zahlmeister und 1600 Mann notwendig.

Der Geldbedarf für diese Verstärkung des Heeres und der Flotte stellt sich für

1912 auf rund	97	Mill. Mark
1913, in welchem Jahre der höchste Kostenbetrag erreicht wird, auf rund	127	" "
1914 auf rund	114	" "

Der Anteil der Flotte beträgt

1912 rund	15	Mill. Mark
1913 rund	28	" "
1914 rund	38	" "

und erreicht im Jahre

1916 seine Höchstsumme mit	43	Mill. Mark.

Zur Deckung der neuen Ausgaben soll unter Wahrung der Grundsätze für die Schuldentilgung nach den Vorschlägen des Reichsschatzamts ein Teil der Überschüsse des Jahres 1911 verwendet werden, während der Rest auf die laufenden Einnahmen und die Mehreinnahme aus der beabsichtigten Änderung der Branntweinsteuergesetzgebung verwiesen wird.

— Hochseeflotte. Das I. und II. Geschwader sowie die Aufklärungsschiffe haben getrennt ihre Heimatshäfen verlassen und sich Mitte März vor Helgoland vereinigt, um unter Führung des Chefs der Hochseeflotte eine längere Übungsfahrt anzutreten.

— Kohlenübernahme. Nachdem erst Mitte Februar S. M. S. „Helgoland" die von „Posen" erreichte Höchstleistung übertroffen und hierfür eine Allerhöchste Belobigung erhalten hatte, hat am 1. März letzteres Schiff seine alte Ehrenstellung zurückerobert. „Posen" brachte es hierbei auf eine Höchstleistung von 676 Tonnen gegen 671 der „Helgoland" und auf einen Durchschnitt von 602 („Helgoland" 550) Tonnen in der Stunde. Am 14. März ist nun diese Leistung wiederum, und zwar um mehr als 40 Tonnen, übertroffen worden durch das Flaggschiff des I. Geschwaders, „Ostfriesland", das bei einer Gesamtkohlenübernahme von 1100 Tonnen und einer Durchschnittsleistung von 574 Tonnen eine Höchstleistung von 722 Tonnen aufzuweisen hatte.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. Die meisten Schiffe des Kreuzergeschwaders sind nach Beendigung der chinesischen Unruhen in ihren Heimatshafen Tsingtau zurückgekehrt. „Scharnhorst" traf daselbst, von Hongkong kommend, am 9. März ein, an demselben Tage auch „Gneisenau", welche vorher Wusung und Amoy angelaufen hatte. „Emden" überholt noch in Tsingtau; „Leipzig", die am

28. Februar Schanghai verlassen hatte, kehrte am 17. März nach Anlaufen von Nanking nach Tsingtau zurück, ebenfalls „Iltis“, der vor Hankau gelegen hatte. „Jaguar“, der von Schanghai nach Nanking gegangen war, hat von dort Hankau angelaufen und ist nach Nanking zurückgekehrt. „Luchs“ ging von Nanking nach Tsingtau, von dort nach Wusung und Hankau, „Tiger“ von Hongkong nach Swatau und Canton, wohin auch „Tsingtau“ von Kongmoon aus gegangen ist. „Vaterland“ liegt noch in Schanghai, „Otter“ in Tschunking. Das Torpedoboot „S 90“ ist gleichfalls nach Anlaufen von Hankau, Kiukiang, Wuhu, Nanking und Schanghai nach Tsingtau zurückgekehrt, „Taku“ beendet daselbst jetzt seine Überholungsarbeiten.

Australische Station. „Condor“ ist in Sydney angekommen. „Cormoran“ hat von Matupi eine Fahrt nach den Palau-Inseln gemacht und ist von dort nach Matupi zurückgekehrt. „Planet“ hat in Tsingtau Kesselreinigung.

Ostafrikanische Station. „Seeadler“ hat Kapstadt verlassen und ist über Port Elisabeth nach Durban gegangen; der gleichfalls zur ostafrikanischen Station gehörende „Geier“ ist noch im Mittelmeer und liegt in Alexandrien, von wo aus er auf kurze Zeit nach Port Said ging.

Westafrikanische Station. „Eber“ hat eine Rundreise auf dem Stationsgebiet angetreten und auf dieser Matadi (Kongostaat), Boma (desgl.) und Mossamedes angelaufen. Das Schiff ist jetzt nach Lüderitzbucht unterwegs. „Panther“ ist von Lome (Togo) weitergegangen und hat Lagos sowie Duala auf kurze Zeit besucht. Er bereist jetzt die Kamerunküste und ist zunächst über Victoria nach Kribi gedampft. „Möwe“ setzt die Vermessung der Küste bei Lüderitzbucht fort.

Amerikanische Station. „Bremen“ bereist augenblicklich die westindischen Inseln, nachdem das Schiff Vera Cruz (Mexiko) verlassen hat. Der Kreuzer besuchte zunächst Kingston (Jamaika), danach Les Cayes (Haiti), San Domingo und San Pedro de Macoris auf Dominica und geht jetzt nach San Juan de Portorico.

Mittelmeer. Die „Loreley“ macht eine Kreuzfahrt an der syrischen Küste und hat hier unter anderem Beirut nach dem Bombardement durch die italienischen Schiffe aufgesucht, um dort wohnenden Deutschen von Nutzen sein zu können, außerdem noch Jaffa, Haifa und Mersina angelaufen.

— Die Schulschiffe sind sämtlich heimgekehrt, nachdem fast alle als letzten Auslandshafen Vigo berührt hatten. „Vineta“ und „Victoria Louise“ haben nach Ausschiffung der Kadetten und Schiffsjungen die Wilhelmshavener Werft zur Jahresinstandsetzung aufgesucht, „Hertha“ und „Hansa“ überholen in Kiel.

— Ablösungstransporte. R. P. D. „Gneisenau“ hat die Ausreise mit dem Ablösungstransport für „Condor“ von Antwerpen aus fortgesetzt, „Patrizia“ mit den abgelösten Besatzungen des Kiautschou-Gebietes die Heimreise angetreten und seither Singapore, Colombo und Suez angelaufen.

Die für die Begleitung Sr. Majestät des Kaisers auf seiner Reise nach Korfu befohlenen Schiffe haben die Heimat verlassen. „Hohenzollern“ ging am 29. Februar von Kiel nach Torbay, von dort nach Vigo und traf am 8. März in Gibraltar ein, um nach Ergänzung von Kohlen am 14. März nach Venedig in See zu gehen. „Kolberg“ ist am 17. März von Gibraltar aus ebendorthin gefolgt; Torpedoboot „G 175“, das für den „Sleipner“ eingetreten ist, lief am 1. März Dartmouth an, von dort aus Falmouth und Vigo. Am 13. in Cartagena eingetroffen, ist es am 16. weitergedampft.

T. T.

⚜

England. Allgemeine Lage. England stand im verflossenen Monat unter dem Zeichen des Bergarbeiterstreiks, der alle Schattenseiten des reinen Industriestaats scharf hervortreten ließ. Noch sind keine sicheren Aussichten auf eine baldige Beendigung vorhanden. Die Vermittlungsversuche der Regierung waren ergebnislos. Ob ein Eingreifen des Parlamentes mehr Wirkung haben wird, ist nicht vorherzusagen. In steigendem Maße werden alle großen Betriebe und das öffentliche Verkehrswesen in Mitleidenschaft gezogen, jeder Tag mehrt die Zahl der zur Arbeitslosigkeit Gezwungenen. Die Folgen werden bei längerer Fortdauer des jetzigen Zustandes nicht nur für das Wirtschaftsleben nachhaltig sein, sie werden leicht auch auf das Gebiet der gesamten inneren Politik übergreifen können. —

Die Verhandlungen über den Schiedsgerichtsvertrag mit den Vereinigten Staaten schienen bis vor kurzem eine Entlastung der britischen Weltpolitik zu verheißen. Der Plan ist zu einem Schlag ins Wasser geworden. Der Senat in Washington hat aus dem vorgeschlagenen Abkommen das Wesentliche gestrichen, nämlich den Artikel III, wonach eine internationale Kommission in zweifelhaften Fällen darüber entscheiden soll, ob Streitfragen dem Schiedsgericht zu unterwerfen sind oder nicht. Gleichzeitig sind Fragen, die die Monroe-Lehre und die Einwanderung berühren, von der schiedsgerichtlichen Regelung ausgeschlossen worden. Der Vertrag, falls er überhaupt ratifiziert wird, ist damit zu einem fast wertlosen Schriftstück herabgesunken.

Von Preßstimmen über die deutsch-englischen Beziehungen ist aus der letzten Zeit ein Leitartikel des liberalen Regierungsorgans, der »Westminster Gazette«, zu erwähnen. Alle, die auf eine Besserung des Verhältnisses beider Länder zueinander hofften, so meint das Blatt, müßten besorgt auf das englische Flottenbudget und das kommende deutsche blicken. Es sei jedoch zu beachten, daß die Marineprogramme beider Mächte wahrscheinlich vor Lord Haldanes Besuch festgelegt worden seien und daß ein sofortiges augenfälliges Ergebnis von dem kurzen Meinungsaustausch für die diesjährigen Budgets nicht zu erwarten sei. „Aber abgesehen", heißt es im Artikel weiter, „von solcher plötzlichen auffälligen Vermehrung (das Blatt meint die deutsche Novelle) wird England gut daran tun, die gegenwärtige Lage als die Nachwirkung der früheren Rivalität anzusehen und unverzagt die Bemühungen fortzusetzen, die Beziehungen zwischen den beiden Ländern zu verbessern."

— Marinepolitik. Der Marine-Etat für das Jahr 1912/13 ist veröffentlicht worden. Er wird später an besonderer Stelle näher zu besprechen sein. Vorläufig seien hier nur die wichtigsten Angaben mitgeteilt.

An Gesamtausgaben sind vorgesehen:

899,342 Millionen *M*, gegen
905,607 Millionen *M* im Vorjahre,

also 6,265 Millionen *M* weniger.

An Neubauten werden gefordert:

4 große gepanzerte Schiffe (1911 : 5),
8 leichte gepanzerte Kreuzer (1911 : 3 geschützte Kreuzer, 1 Scout),
20 Zerstörer (1911 : 20),
mehrere Unterseeboote und sonstige Fahrzeuge.

Die Zerstörer sollen diesmal schon im Frühjahr vergeben werden. Der Gesamtpreis dieses neuen Programms wird 255,48 Mill. *M* betragen (im Vorjahre 269,28 Mill. *M*).

Wesentliche Mehrforderungen sind vorgesehen für Besoldung, Artillerie und Hafenbauten; nämlich an Personal 2000 Mann mehr (= 2,4 Mill. *M*) wegen Indienststellung der größeren Schiffe, ferner 3,9 Mill. *M* mehr für artilleristische

Armierung, hauptsächlich der Neubauten, und 9,2 Mill. *M* mehr für Hafenbauten, weil die Arbeiten in Rosyth und Plymouth jetzt vertragsmäßig größere Summen nötig machen. Das Kapitel Schiffbau zeigt eine Abnahme von 25,2 Mill. *M*.

Die den Etat begleitende Denkschrift des Ersten Lord wird eingeleitet durch den Satz: „Dieser Etat ist aufgestellt in der Annahme, daß die bestehenden Programme anderer Seemächte nicht erweitert werden. Sollte diese Voraussetzung sich nicht erfüllen, so wird ein Zusatzetat eingebracht werden sowohl für Geld wie für Personal." Die englische Presse hat einmütig erklärt, daß mit dem Ausdruck „andere Seemächte" selbstverständlich Deutschland gemeint sei.

Der Erste Lord hat die Etatsberatungen im Parlamente mit einer ausführlichen Rede eingeleitet, die zum Teil auch in der Tagespresse wiedergegeben worden ist. Wir werden bei Besprechung des Etats noch auf die einzelnen Punkte zurückkommen. Vorläufig sei hier nur das Wesentlichste im Auszuge wiedergegeben.

Der Standard für Neubauten, den die Admiralität in den letzten Jahren verfolgt hat, ist nach Mr. Churchills Darlegungen eine Überlegenheit von 60 Prozent in Schiffen der „Dreadnought"-Klasse im Vergleich zu der deutschen Flotte gemäß dem geltenden Flottengesetz. Wenn Deutschland an dem geltenden Flottengesetz festhält und keine unerwarteten Entwicklungen in andern Ländern eintreten, so soll dieser Standard auch für die nächsten 4—5 Jahre gelten, soweit Großkampfschiffe in Betracht kommen. An sich soll jedoch ein Verhältnis von 16 : 10 nicht als ausreichende Überlegenheit über Deutschland betrachtet werden; es kann nur augenblicklich für Neubauten innegehalten werden infolge der großen Überlegenheit Englands an Vordreadnought-Schiffen. Da diese alten Schiffe aber allmählich an Gefechtswert verlieren, wird mit der Zeit der Standard für Neubauten über 60 Prozent steigen müssen. Jede Vermehrung, die Deutschland in der Zahl neuer Schiffe vornimmt, beschleunigt die Abnahme des Wertes der älteren englischen Typen; einer solchen Vermehrung wird daher englischerseits mit besonderen Maßnahmen begegnet werden. Nach diesem Grundsatze wird England, wenn das deutsche Flottengesetz unverändert bleibt, während der nächsten 6 Jahre abwechselnd vier und drei Schiffe der Dreadnought-Klasse bauen. Vermehrt dagegen Deutschland seinen Bestand über das bisherige Flottengesetz hinaus, so wird die Regierung auf zwei deutsche vier englische Mehrbauten, auf drei deutsche sechs englische Mehrbauten fordern, und zwar im ersten Falle im Tempo vier, fünf, vier, vier, vier, vier, im zweiten Falle im Tempo fünf, vier, fünf, vier, fünf, vier. Eine Verminderung deutscher Bauten wird England mit einer vollen entsprechenden Verringerung beantworten.

Weiterhin hat der Erste Lord eine umfassende Neuorganisation der Seestreitkräfte angekündigt, deren Grundzüge folgende sind. Die Schiffe für den Schutz des Königreichs (home defence) werden in eine Erste, Zweite und Dritte Flotte eingeteilt, die acht Linienschiffsgeschwader zu je acht Schiffen bilden sollen, außer den Kreuzergeschwadern, den Flottillen und sämtlichen Hilfsfahrzeugen. Jede dieser drei Flotten bildet eine Verwaltungseinheit und hat einen bestimmten Grad der Bereitschaft. Die Erste Flotte wird vier Linienschiffsgeschwader von Schiffen in voller Indiensthaltung samt einem Flaggschiff umfassen und wird folgendermaßen gebildet. Die Linienschiffe der ersten und zweiten Division der Heimatflotte formieren das Erste und Zweite Geschwader. Die Atlantische Flotte wird auf die Heimathäfen anstatt auf Gibraltar basiert und wird Drittes Geschwader. Dieses Geschwader wird im Laufe dieses Jahres auf acht Schiffe gebracht. Das Vierte Geschwader wird gebildet aus den Linienschiffen, die jetzt im Mittelmeer stationiert sind, tritt an Stelle der Atlantischen Flotte, wird auf Gibraltar basiert und nötigenfalls auf acht Schiffe gebracht. Die Erste Flotte ist sofort und völlig kriegsbereit. Die Zweite Flotte besteht aus zwei Geschwadern mit den dazugehörigen Kreuzern auf dem Stande der gegenwärtigen

dritten Division, d. h. die Schiffe bedürfen zur Mobilisierung keiner Reserven, die Hälfte der Mannschaft, darunter ein großer Prozentsatz von Spezialisten, ist stets an Bord, die andere Hälfte in Schulen und Kasernen an Land.

Die Bildung dieser Zweiten Flotte findet sofort statt, sie wird aber die volle Geschwaderstärke erst nach mehreren Jahren erreichen, sofern die Umstände nicht eine Beschleunigung nötig machen. Die Dritte Flotte soll aus zwei Linienschiffsgeschwadern mit Kreuzern bestehen und wird im Frieden wie die gegenwärtige vierte Division bemannt sein, d. h. mit reduzierter Stammannschaft. Es ist also eine wirkliche Mobilisierung erforderlich, bevor diese Dritte Flotte vollständig in See gehen kann. Bei aller Beschleunigung werden daher immer einige Tage vergehen, bis sie schlagfertig ist. Die Durchführung dieser Maßnahmen scheint unmittelbar bevorzustehen.

— Kriegführung. Im »United Service Magazine« März 1912 behandelt Lieutenant Dewar nochmals die Frage, ob man eine englische Hilfsarmee sofort nach Ausbruch eines Krieges zwischen Deutschland und den Westmächten über den Kanal schicken könne, ohne die deutsche Flotte vorher vernichtet oder eingeschlossen zu haben. Er bejaht sie von neuem. Der Kanal könne gegen deutsche Streitkräfte sehr wohl gesichert werden. Die englische Flotte müsse sich aber nur auf diese wichtigste Aufgabe konzentrieren; die Lehre Mahans, Corbetts und Colombs, daß man erst das Meer beherrschen müsse, ehe man ihm ein Expeditionskorps anvertrauen könne, beziehe sich nur auf weitere Unternehmungen und auf einen Einfall in Feindesland. Hinsichtlich des Erscheinens deutscher Streitkräfte im Kanal bemerkt er: „Ein paar feindliche Kreuzer, die im Anmarsch auf die Straße Dover—Calais gemeldet werden, würden einfach wie ein Glas »sherry and bitters« von unsern Schiffen im Kanal übergeschluckt werden. Zweifelhaft würde höchstens sein, ob sie von uns selbst oder von den Franzosen zum Sinken gebracht werden. Und wenn sich nun die ganze feindliche Flotte der Straße Dover—Calais näherte, was dann? Was könnte uns mehr erwünscht sein. Im letzten Jahre hatte Deutschland fünf Dreadnoughts gegenüber unseren zwölf. Es würde also dann ein »dinner« nach dem »sherry and bitters« sein! Die feindliche Flotte würde in das von uns am wirksamsten beherrschte Gebiet kommen, ebenso wie die Spanier seinerzeit über den Atlantischen Ozean hinübergingen und wie die russische Flotte in die Tsushima-Straße zog".

— Kolonialmarinen. Sechs Offiziere der englischen Marine und 44 Unteroffiziere, größtenteils auch aktives Marinepersonal, einige der Special Fleet Reserve angehörend, haben sich im vergangenen Monat von England nach Australien eingeschifft, um in der dortigen Marine Dienst zu übernehmen. Es wird angenommen, daß der Panzerkreuzer „Australia" und die beiden auf englischen Werften befindlichen Kleinen Kreuzer „Sydney "und „Melbourne" im Herbst die Ausreise nach Australien werden antreten können. „Brisbane" dagegen, der in Australien selbst gebaut werden soll, scheint noch recht wenig vorgeschritten zu sein. Auch von dem Zerstörer „Warrego", der draußen zusammengesetzt worden ist und der schon im vorigen Sommer in Dienst stellen sollte, hat man bisher merkwürdig wenig gehört; er scheint bisher noch nicht einmal Probefahrten gemacht zu haben. Australische Blätter berichten von allerhand groben technischen Unregelmäßigkeiten, die beim Bau vorgekommen sind, von zahlreichen fehlenden Nieten und ähnlichem.

— Seekriegsrecht. Der Premierminister hat im Unterhause erklärt, daß die Naval Prize Bill in diesem Jahre erneut dem Parlament vorgelegt werden wird.

— Offiziere und Mannschaftspersonal. Dem Admiral Sir Arthur Knyvet Wilson ist zum 70. Geburtstage und seinem damit verbundenen Ausscheiden aus dem aktiven Dienst vom König der »order of merit« verliehen worden.

An Stelle von Rear-Admiral Ottley ist Captain Hankey zum Sekretär des Committee of Imperial Defence ernannt worden. Ottley wurde von der Firma Armstrong, Withworth & Co. als Direktor angestellt.

Die Admiralität hat in einem Rundschreiben einige Zusatzbestimmungen zur Verfügung über Schaffung des Naval War Staff erlassen. Geeignete Offiziere aller Spezialzweige sollen zur Admiralstabslaufbahn zugelassen werden, sobald sie sechs Jahre Dienstzeit als lieutenants haben. Als Vorbereitung dient ein einjähriger Lehrgang beim War College; er wird im Frühjahr dieses Jahres zum erstenmal beschickt werden, und zwar mit zwölf Seeoffizieren und drei Offizieren der Royal Marines. Offiziere, die diesen Kursus mit Erfolg durchgemacht haben und somit zum War Staff gehören, sollen abwechselnd in Front- und in Stabsstellungen verwendet werden; in beiden aber sollen sie einen regelmäßigen Schriftwechsel mit dem Präsidenten des War College und seinen Assistenten unterhalten (»a systematized correspondence«) über allgemeine dienstliche Fragen oder Admiralstabsangelegenheiten, so daß sie in ständiger Fühlung mit dieser Zentralbehörde bleiben.

Mehrere Offiziere der „Medina" sind im Anschluß an die indische Krönungsreise vorpatentiert worden. Diese Maßregel soll nach »Hampshire Telegraph« sehr viel böses Blut gemacht haben; das Blatt spricht von einem »insult to the intelligence of the Navy«.

Im »Fleet Annual« sagt Mr. Yexley über den Dienstbetrieb in der englischen Flotte, die jährliche Ausbildungsarbeit sei seit dem Bestehen des deutschen Flottengesetzes äußerst anstrengend geworden, zumal da neben allen neuen Anforderungen immer noch nach einer veralteten Routine gearbeitet werde und viel Zeit mit unnötigem Reinigungsdienst verloren gehe. Die englische Marine sei überarbeitet und brauche Ruhe, wenn nicht Initiative und Frische erstickt werden sollen.

— Schwimmende Streitkräfte. Die heimischen Verbände haben, um Kohlen zu sparen, ihre Übungen teilweise eingeschränkt. Die II. Division ist in Torbay geblieben anstatt, wie beabsichtigt, nach Berehaven zu gehen; die I. Division scheint, solange der Streik anhält, Portland nicht verlassen zu sollen.

Die Linienschiffe und Panzerkreuzer der III. Division haben am 1. März in Plymouth gesammelt und sind nach der spanischen Küste in See gegangen, um dort gemeinsam mit den Linienschiffen der Mittelmeerflotte und dem IV. Kreuzergeschwader Übungen abzuhalten; die Besatzungen der III. Division sind dazu nicht aufgefüllt worden. Auf der Hinfahrt hatte „Hibernia" bei schwerem Wetter Kesselhavarie, erlitt außerdem beträchtlichen Schaden an den Torpedonetzen, verlor einen Kutter und war gezwungen, zur Reparatur Brest anzulaufen.

Die Streuminenschiffe haben mehrere Tage hindurch Übungen im Kanal abgehalten, die Minensuchkanonenboote haben etwa vier Wochen lang in der Nähe von Torbay und Portland geübt.

— Manöver. Bei den Februarmanövern der I. Division mit der Atlantischen und der Mittelmeerflotte, die, wie schon erwähnt, vor der spanischen Küste stattfanden, hat es sich hauptsächlich um Gefechtsübungen gehandelt, bei denen abwechselnd die verschiedenen Admirale führten. Mehrfach kam es zur Trennung der Verbände, teils gleich zu Beginn, teils im weiteren Verlauf des Gefechts, gelegentlich auch zu Teilgefechten mit einem Abstand von mehreren Seemeilen untereinander. Bei allen Gefechtsbildern spielten Umfassungsbewegungen gegen Schluß und Spitze der feindlichen Linie eine große Rolle.

— Neubauten, Probefahrten, Technisches. Namen für die Linienschiffe des vorjährigen Bauprogramms sind: „Iron Duke", „Benbow", „Marlborough" und „Delhi", für den Panzerkreuzer: „Tiger". Letzterer ist bei John Brown Co.,

Clydebank, in Bau gegeben worden, sein Deplacement wird vermutungsweise auf 29 000 bis 30 000 t angegeben, bei 214 m Länge und 27,7 m Breite.

„Queen Mary" ist am 20. März, „Ajax" am 21. März von Stapel gelaufen.

Ergebnisse der Probefahrten des Linienschiffes „Thunderer":

	HPS	Umdrehungen	kn	Kohlenverbrauch pro Stunde und SHP
8stündige Volldampffahrt	27 416	299	—	0,807 kg
Durchschnitt von 6 Läufen an der Meile .	27 426	300	20,8	—
30stündige Fahrt mit 7/10 Masch. Kr. . .	18 927	265	18,8	—

„Orion" ist ins Dock gegangen, wo eine Vergrößerung seiner Schlingerkiele vorgenommen werden soll.

Die Artillerie-Leitstelle im vorderen Mars des „Lion", die sich infolge der hochsteigenden Schornsteingase dort als ungeeignet erwies, soll nach den jetzt vorliegenden Nachrichten in den vorderen Kommandostand verlegt werden; letzterer wird umgebaut und vergrößert. Der Dreibeinmast wird herausgenommen und nur teilweise wieder aufgestellt werden, da nach der Entfernung des Mars-Leitstandes sein Hauptzweck wegfällt. (Siehe auch „Artillerie".) „Morning Post" schreibt hierzu: „Die Lehren dieser außerordentlichen Hitzentwicklung werden grundlegende Änderungen in den Entwürfen der künftigen Schlachtenkreuzer zur Folge haben, und die ganze Frage der Aufstellung der Kessel und Schornsteine auf Schiffen mit großer Geschwindigkeit wird durch eine Kommission untersucht werden."

Für den Bau der 20 Torpedobootzerstörer des Rechnungsjahres 1912/13 sind die Angebote bereits bei der Admiralität eingegangen. Die neuen Boote sollen an Stelle der bisherigen zwei einzelnen zwei 53 cm-Doppelrohre bekommen.

Auf eine Anfrage, auf wieviel Schiffen im letzten Jahre innerhalb von 6 Monaten nach ihrer ersten Indienststellung Reparaturen und Änderungen erforderlich gewesen seien, antwortete Mr. Churchill: „Auf 4 Panzerschiffen, 6 Kreuzern, 20 Zerstörern. Kosten im ganzen 404 000 *M*, davon 3200 *M* von den kontraktlichen Unternehmern ersetzt."

— Artillerie. „Western Daily Mercury" nimmt gegen die beabsichtigte Verlegung der Feuerleitung aus den Marsen in den Kommandoturm, wie sie für mehrere Schiffe durchgeführt wird (siehe „Neubauten"), Stellung. Die Artillerieoffiziere seien sich einig darüber, daß für das Schießen auf sehr große Entfernungen eine Beobachtungsstation in großer Höhe unentbehrlich sei. Artilleriesachverständige hätten sich dahin geäußert, daß die Verlegung der Leitung in den Kommandostand die Leistungen des „Lion" auf Entfernungen über 9000 m um mindestens 40 Prozent vermindern würde.

Nach Mitteilung des Ersten Lord im Unterhause hat von den im Frontdienst befindlichen Schiffen auch „Hercules" über Belästigung der Feuerleitungsstation durch die Hitze berichtet; die Instrumente sind dort versuchsweise anderweitig untergebracht worden.

Die Denkschriften über Schießergebnisse des Jahres 1911 sind in der üblichen Weise dem Parlament vorgelegt worden. Nachstehend im Auszuge die wesentlichsten Angaben.

a) Gefechtsschießen (»battle practice«):

Das Anschreiben hebt ausdrücklich hervor, daß die Bedingungen für das Gefechtsschießen 1911 von denen in früheren Jahren erheblich abweichen, also keinen unmittelbaren Vergleich zulassen. Wahrscheinlich bewegen sich diese Änderungen in der Richtung auf größere Kriegsmäßigkeit (Einlegen von Gefechtsstörungen, weniger Rücksichtnahme auf gutes Wetter), sichere Einzelheiten sind jedoch nicht bekannt.

Die Reihenfolge der Verbände nach dem Gesamtdurchschnitt ihrer Punktzahlen ist:

Australisches Geschwader	(257,42),	bestes	Schiff	„Encounter"
China-Geschwader	(182,17),	=	=	„Minotaur"
Atlantische Flotte mit Kreuzern	(158,31),	=	=	„Formidable"
I. Division mit Kreuzern	(142,11),	=	=	„Collingwood"
Mittelmeerflotte mit Kreuzern	(113,87),	=	=	„Exmouth"
III. Division	(112,56),	=	=	„Antrim"
II. Division mit Kreuzern	(101,01),	=	=	„Dominion"

Das beste Schiff überhaupt hat 446 Punkte („Encounter"), das schlechteste („Albemarle") 8,04 Punkte. „Invincible", der bekanntlich mit Schwierigkeiten am elektrischen Antrieb der Geschütze zu kämpfen hatte, ist vorletztes Schiff mit 10,45 Punkten. Unter den 20 schlechtesten Schiffen befinden sich 17 gepanzerte; durchweg scheinen also die kleinen Schiffe besser abgeschnitten zu haben.

b) Geschützführerpreisschießen (»gunlayers' test«) der schweren und mittleren Artillerie:

Ein direkter Vergleich mit den Ergebnissen des Vorjahres ist auch hier nicht möglich, da die Preller diesmal nur als $^{3}/_{10}$ Treffer rechnen, während sie 1910 als $^{1}/_{2}$ Treffer rechneten. Die Reihenfolge der Verbände den Leistungen nach ist: Ostindisches Geschwader, China-Geschwader, Atlantische Flotte, Mittelmeerflotte, II. Division, III. Division, Australisches Geschwader, 4. Kreuzergeschwader, I. Division, Spezialschiffe, Kapgeschwader.

Kaliber in cm	Bestes Schiff, darunter schlechtestes Schiff	Schußzahl	Schuß pro Turm und Minute	Treffer pro Turm und Minute
30,5 Mark XI/XII A . .	„Indefatigable"	28	3,02	1,07
	„Hercules"	35	3,23	0,78
30,5 Mark XI	„Neptune"	36	3,43	1,71
	„Vanguard"	40	3,80	1,49
30,5 Mark X	„Superb"	40	3,92	1,76
	„Lord Nelson"	16	3,88	0,63
30,5 Mark IX	„Russel"	15	3,93	2,31
	„Irresistible"	12	2,40	0,52
30,5 Mark VIII	„Victorious"	11	2,28	1,24
	„Prince George"	10	2 07	0,21
25,4	„Swiftsure"	15	3,22	1,67
	„Triumph"	15	3,58	0,81
23,4 in Doppeltürmen . .	„Minotaur"	15	4,82	3,34
	„Shannon"	8	2,29	0,86
			pro Geschütz	pro Geschütz
23,4, Einzelgeschütze . . .	„Dominion"	24	4,95	4,19
	„Aboukir"	11	3,58	0,73
19	„Minotaur"	60	8,01	5,53
	„Carnarvon"	19	4,11	1,71
15 Mark IX	„Glasgow"	12	8,39	6,33
	„Bristol"	10	6,67	2,20
15 Mark VII und VIII .	„Monmouth"	67	8,95	6,33
	„Roxburgh"	28	6,51	1,88
10,2 B. L.	„Newcastle"	37	10,20	6,85
	„Temeraire"	18	8,07	2,00

Die Admiralität hat zu diesen Ergebnissen kein Urteil ausgesprochen, wie sie dies in früheren Jahren zu tun pflegte. Daß die Resultate bei den Dreadnought-Schiffen um 7 Prozent schlechter geworden sind im Vergleich zum Vorjahre, hat der

Erste Lord selbst im Unterhause mitgeteilt; als Erklärung dafür hat er angegeben, daß die Schiffe durchschnittlich unter ungünstigeren Witterungsverhältnissen geschossen haben.

In der Presse wird vor allem auf die Tatsache hingewiesen, daß die neuesten großen Schiffe verhältnismäßig schlecht abgeschnitten haben; teilweise wird der unstetigen Plattform die Schuld gegeben. Nach »Western Daily Mercury« sind die Artillerieoffiziere der Ansicht, daß die zur Verfügung stehende Übungsmunition nicht ausreichend sei.

— Torpedowesen. Einführung von Doppelrohren auf den Zerstörern siehe „Neubauten“.

— FT-Wesen. Der General-Postmeister hat die Bedingungen des Projektes der Marconi-Gesellschaft für Einrichtung eines FT-Ferndienstes für den öffentlichen Verkehr angenommen. Sie will sogleich an den Bau folgender Stationen herangehen: England, Cypern oder Ägypten, Aden, Bangalore (Indien), Südafrika, Singapore. Weitere Stationen werden in der nächsten Zukunft folgen. Diese Maßnahme entspricht den auf der Reichskonferenz gefaßten Beschlüssen. Australien hatte schon damals mitgeteilt, daß es sich dem Reichsnetz nicht anschließen, sondern seine eigenen Stationen auf eigene Kosten bauen will. Fertig sind bereits Stationen in Melbourne und bei Pennant Hills, Sydney; nahezu beendet ist eine dritte bei Perth (Apple cross) unweit Freemantle, eine vierte ist bei Hobart im Bau. Geplant sind ferner Stationen in Port Moresby (Papua), Thursday Island, Cooktown, Brisbane, Adelaide und Port Darwin.

— Häfen, Küstenverteidigung. Aus Dover wird gemeldet, daß nach einer amtlichen Besichtigung des Kriegshafens der Admiralität vorgeschlagen werden wird, die westliche Hafeneinfahrt zu schließen.

Die Admiralität hat eine Vertiefung der Hafenbassins in Rosyth um 1,5 m beschlossen.

— Luftschiffahrt. Ein Wasserflugzeug (Hydro-Aeroplan) ist jetzt in Eastchurch im Bau, zwei andere sind in Auftrag gegeben. In Sheerneß, Barrow und auf dem See von Windermere werden die Versuche mit Apparaten desselben Typs fortgesetzt, bisher mit gutem Erfolge.

Vickers hat ein kleines Schnelladegeschütz (Gewicht etwa 50 kg) konstruiert, das von Luftschiffen und Flugzeugen aus zu verwenden sein soll.

— Armee. Der Armee-Etat fordert für das kommende Jahr 568,34 Mill. ℳ (1911/12: 564,88 Mill. ℳ), also ein Mehr von 3,46 Mill. ℳ.

E. E. Sch.

⚜

Vereinigte Staaten von Amerika. Allgemeine Lage. Die Lage in Mexiko hat sich so bedenklich verschlimmert, daß vielleicht ein abermaliges Zusammenziehen amerikanischer Truppen an der mexikanischen Grenze zu erwarten ist, um ein Herübergreifen der Revolution nach den Vereinigten Staaten zu verhindern. Der Chef des Generalstabes der Armee, General Wood, hat der Regierung bereits einen Mobilmachungsplan vorgelegt, der die Zusammenziehung von 100 000 Mann amerikanischer Truppen an der mexikanischen Grenze in Aussicht nimmt.

— Schiedsgerichte. Der Senat hat zu Anfang März die vom Präsidenten Taft vorgeschlagenen Schiedsverträge mit England und Frankreich angenommen, allerdings in einer Form, die ihnen jede politische Bedeutung nimmt, insofern als

die Macht- und Lebensfragen des Staates ausgeschaltet worden sind. Die Entscheidung darüber, welche Fragen vor das Forum des Schiedsgerichtes kommen, ist nicht, wie beabsichtigt, einer internationalen Kommission zugestanden worden, diese Entscheidung hat sich der Senat vielmehr selbst vorbehalten. Ferner sind Fragen, die die Monroedoktrin und die Einwanderungsgesetzgebung berühren, der Kompetenz des Schiedsgerichts entzogen. Die Verträge sind somit, da sie den Schiedsgerichten nur Fragen belangloser Art zur Erledigung zuweisen, für die Praxis in ihrer endgültigen Form bedeutungslos. Auf eine Anfrage des Sonderausschusses der New Yorker Friedensgesellschaft bezüglich der deutsch-amerikanischen Schiedsgerichtsfragen hat Präsident Taft in einem längeren Anwortschreiben dargelegt, daß die Verhandlungen mit Deutschland bis nach Ratifizierung der Verträge mit England und Frankreich vertagt seien, nach Abschluß dieser Verträge aber sofort wieder aufgenommen werden würden, da niemand deutlicher als die Regierung der Vereinigten Staaten den weitgehenden Nutzen erkenne, den ein derartiger Vertrag mit dem Deutschen Reich für die Sache des Weltfriedens darstelle.

— Pazifische Flotte. Kontreadmiral Thomas ist von seinem Kommando als Chef der Pazifischen Flotte entbunden worden. Zu seinem Nachfolger ist Kontreadmiral Southerland, seit Februar 1911 Chef der II. Division der Pazifischen Flotte, vorgesehen, während man als Chef des neu zu formierenden Reservegeschwaders des Stillen Ozeans den Kontreadmiral Alfred Reynolds in Aussicht genommen hat.

Drei Panzerkreuzer der Pazifischen Flotte sind Mitte März nach den Philippinen entsandt worden, wo sie bis auf weiteres stationiert bleiben sollen. Das amerikanische Kreuzergeschwader in Ostasien ist dadurch der Stärke nach an die zweite Stelle gerückt.

— Personal. Die im vergangenen Jahr vom Kongreß nicht angenommene Personalvorlage ist in diesem Jahre mit einer Reihe von Abänderungen wieder eingebracht worden. So ist diesmal die Verschmelzung der Marinezahlmeister und der Schiffbaukonstrukteure mit den Seeoffizieren mit berücksichtigt. Die Stärke des Personals baut sich auf dem Tonnengehalt der Schiffe auf, so daß auf je 1000 Tonnen 70 Mann und 3 Offiziere kommen. Da bisher bei dieser Berechnung gewisse Unklarheiten herrschten, so ist vorgesehen, daß hierbei die Lebensdauer der Kriegschiffe mit 25 Jahren anzusetzen ist, gerechnet von dem Tage ab, an dem das Schiff vom Kongreß bewilligt worden ist. Aus nachstehender Tabelle ist in Spalte 1 ersichtlich, wie die Stärkeverhältnisse der einzelnen Dienstgrade zueinander im Entwurf festgelegt sind. Als neue Bestimmung ist in die Personalvorlage aufgenommen, daß nach einer gewissen Gesamtdienstzeit jeder Offizier, soweit er nicht den Abschied erhält (vgl. hierüber „Marine-Rundschau", Juliheft 1911, Seite 913) zu dem nächsthöheren Dienstgrade befördert werden muß. Diese Beförderung muß nach einer bestimmten Zeit erfolgen, am 1. Juli nach dem Tage, an dem, wie aus Spalte 2 ersichtlich ist, beispielsweise der Leutnant zur See eine 7jährige Gesamtdienstzeit hinter sich hat. Da nach der neuen Personalvorlage der Dienstgrad der Fähnriche zur See in Wegfall kommt, die Seekadetten vielmehr bereits unmittelbar nach dem 4jährigen Marineschulkursus zu Leutnants zur See befördert werden sollen, so bedeutet diese neue Regelung, daß ein Leutnant zur See, nachdem er 3 Jahre im Dienstgrade gewesen ist, zum Oberleutnant zur See befördert werden muß. Bisher kommen die Seekadetten nach ihrer 4jährigen Ausbildung auf der Marineschule in Annapolis für 2 Jahre als Fähnrich zur See auf die Flotte. Diese 2 Jahre hat man geglaubt wegfallen lassen zu können, nachdem man mit der Kommandierung der älteren Jahrgänge der Seekadetten während der Sommermonate auf das hierzu unter dem Kommando des Direktors der Marineschule in Dienst gestellte Schulgeschwader so gute Erfahrungen

gemacht hat. In diesem Jahre ist beabsichtigt, die Seekadetten der drei ältesten Marineschuljahrgänge im Sommer an Bord zu kommandieren. Die Seekadetten würden dann, wenn dies als Regel beibehalten wird, bis zu ihrer Beförderung zum Leutnant zur See dreimal je ein Vierteljahr Dienst an Bord getan haben, mithin bei ihrer Beförderung zum Seeoffizier neun Monate Seefahrtzeit besitzen. Spalte 3 der Tabelle gibt eine Übersicht über das Einkommen der amerikanischen Seeoffiziere. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß in der amerikanischen Marine das Bordgehalt im Auslande auch an Land gezahlt wird.

Dienstgrad	1.	2.	3.			
			Einkommen der Seeoffziere			
	Auf 1 Admiral kommen	Beförderung muß erfolgen nach einer Gesamtdienstzeit von Jahren	Gesamt-Bordgehalt	Gesamt-Landgehalt außer Wohnungsgeld	Wohnungsgeld	
			M	M	M	Zimmer
Admiral	1	—	62 300	56 700	6600	11
Vizeadmiral	3	—	50 800	46 200	6000	10
Kontreadmiral	12	—	37 000 27 700	33 600 25 200	3500	6
Kapitän z. S.	64	37	23 100	21 000	3000	5
Fregattenkapitän . . .	80	29	20 800	18 900	2400	4
Korvettenkapitän . . .	208	24	18 500	16 800	2400	4
Kapitänleutnant . . .	480	18	14 300 13 200	13 000 12 000	1800	3
Oberleutnant z. S. . .	192	10	10 000 9 200	9 200 8 400	1800	3
Leutnant z. S. . . .	208	7	7 800	7 100	1200	2

Es sind Erwägungen im Gange, ob man die Seekadetten der Marineschule in diesem Sommer wie bisher auf das zu diesem Zweck in Dienst zu stellende Schulgeschwader oder auf Schiffe der Atlantischen Flotte kommandieren soll. Für Beibehaltung des bisherigen Verfahrens spricht, daß die Seekadetten unter ihren Offizierlehrern von der Marineschule weiterfahren würden und daß man den ganzen Dienst des Schulgeschwaders auf ihre Ausbildung ganz anders zuschneiden kann als dies im Betriebe einer im Dienst befindlichen Flotte möglich ist, wo Unterricht und Erziehung hinter die Aufgaben des aktiven Verbandes zurückgedrängt werden. Für Kommandierung der Seekadetten auf Schiffe der Atlantischen Flotte wird dagegen geltend gemacht, daß einmal der Seekadett in der Flotte am meisten lernt und außerdem, daß es bei dem herrschenden Personalmangel immer auf Schwierigkeiten stoßen wird, ein Schulgeschwader vollbesetzt in Dienst zu stellen.

— Schiffsartillerie. In dem diesjährigen Etatsentwurf findet sich zum erstenmal eine Summe von 525 000 M zur Einziehung neuer Seelenrohre in ausgebrannte Geschütze. Es besteht die Absicht, eine derartige Forderung von jetzt ab alljährlich in den Etat aufzunehmen. Ein neues Seelenrohr für ein 30,5 cm-Geschütz kostet 16 800 M, das Einziehen selbst weitere 27 000 M. Die Neubeseelung eines Rohres stellt sich somit auf 17 Prozent des Neuwerts eines Geschützes. Durch diese Erneuerung, die mehrmals wiederholt werden kann, erhält das Rohr angeblich wieder

die Lebensdauer eines neugelieferten Geschützes, aus dem abermals 150 bis 200 Schuß verfeuert werden können. Alle anderen Versuche, die Abnutzung des Rohrs zu verhindern oder zu vermindern, sind bisher erfolglos geblieben.

Die Verschlüsse aller augenblicklich in der Front vorhandenen 7,6 cm-, 10 cm-, 12,7 cm- und 15 cm-Geschütze sind so konstruiert, daß die Gefahr eines vorzeitigen Abfeuerns besteht. Dies kommt daher, weil der Schlagbolzen schon dann der Zündschraube gegenüberliegt, wenn der Verschluß noch nicht gedreht und verriegelt ist. Um diesen Fehler durch Änderung der Verschlußeinrichtung zu beseitigen, sind 900 000 ℳ bereits vom Kongreß bewilligt, 600 000 ℳ sollen jetzt, weitere 900 000 ℳ später gefordert werden. Die Änderung sämtlicher Verschlüsse der in Frage kommenden 1240 Geschütze ist auf 2,4 Mill. ℳ veranschlagt.

Auf dem Marineschießversuchsplatz Indian Head wird augenblicklich ein neues Pulver geprüft, das in einem Viertel der Zeit hergestellt werden kann, die bisher zur Pulverbereitung nötig war. Ob dieses neue Pulver die erforderliche Haltbarkeit besitzt, soll erst durch längere Lagerungsversuche festgestellt werden.

Von den den Schiffen zu Schießübungszwecken zur Verfügung stehenden 16 Granaten für das Geschütz (vom 35,6 cm bis 17,8 cm) und Schießjahr sollen von jetzt ab 13 Schuß während der Frühjahrsschießübungen, und zwar hiervon 10 zum Prüfungsschießen und 3 zum gefechtsmäßigen Einzelschießen, und die übrigen 3 Schuß während der Herbstschießübung im Verbandsschießen verfeuert werden.

Ende März sollen die Linienschiffe „Michigan" und „Vermont" ein Zielschiffsschießen gegen das alte Linienschiff „San Marcos" abhalten.

— Torpedowesen. Die Atlantische Torpedobootflottille, die nach einer Überfahrt bei sehr schlechtem Wetter Ende Februar in Guantanamo eingetroffen ist, hat dort alle notwendig gewordenen Überholungsarbeiten mit Bordmitteln ausgeführt und Meilenfahrten und Torpedoschießen vorgenommen. Torpedobootzerstörer „Paulding" erzielte hierbei eine Geschwindigkeit von 31,8 kn. Torpedobootzerstörer „Burrows" entwickelte bei 4stündigem Rauchlosfahren mit einer Geschwindigkeit von 28 kn nur 15 Sekunden lang sichtbaren Rauch. Beim Torpedoschießen wurden über 200 Schuß abgegeben, ohne daß ein Torpedo verloren ging, eine nach Aussage amerikanischer Fachleute bisher in der Marine der Vereinigten Staaten noch nicht erreichte Leistung.

— Funkentelegraphie. Die Kriegschiffe sind angewiesen, sobald sie in Reichweite einer Funkenstation kommen, mit dieser in Verbindung zu treten und den augenblicklichen Standort, Kurs und Fahrt mitzuteilen. Eine Störung der Landstation ist zu vermeiden. Gibt diese nach dem Anruf die Buchstaben MJN (wait a minute), so ist das Funken abzubrechen und die Station nach Verlauf von 15 Min. noch einmal anzurufen. Das Positionssignal des Schiffes ist in folgender Weise zu geben: 1. Einleitung des Signals durch die Buchstaben PS. 2. Entfernung von der Signalstation in Seemeilen. 3. Rechtweisende Peilung von der Signalstation in Graden. 4. Rechtweisender Kurs in Graden. 5. Fahrt in Seemeilen.

Ein derartiger Funkspruch würde demnach folgendermaßen aussehen: PS (Einleitung), D (distance, Entfernung) 180, B (bearing, Peilung) 87, C (course, Kurs) 170, S (seamiles, Seemeilen) 18.

Der Ausbau der Funkenstationen ist in der Weise gedacht, daß in Nordamerika drei Großstationen bestehen sollen. Eine an der Ostküste in Arlington; diese ist bereits in Betrieb. Eine zweite an der Westküste bei San Francisco; diese ist in den Etat eingesetzt. Eine dritte in der Mitte der Panama-Kanalzone, diese soll eine solche Reichweite erhalten, daß sie den Verkehr zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean, zwischen dem Marineamt und den Schiffen an der West-

küste vermitteln kann. Die Errichtung weiterer Starkstromstationen ist auf Honolulu, Tutuila (Samoa), Guam und Luzon auf den Philippinen als Endstation in Aussicht genommen.

— Neubauten. Stand der Neubauten am 1. März 1912:

Linienschiffe:	
„Wyoming“	93,5 %
„Arkansas“	90,9 =
„New York“	26,8 =
„Texas“	56,1 =

Flottenkohlendampfer:	
„Proteus“	44,1 %
„Nereus“	40,8 =
„Orion“	55,1 =
„Jason“	18,5 =
„Jupiter“	58,5 =

Torpedobootzerstörer:	
„Fanning“	78,8 %
„Jarvis“	64,8 =
„Henley“	59,3 =
„Beale“	70,5 =
„Jouett“	84,6 =
„Jenkins“	81,5 =
„Cassin“	10,6 =
„Cummings“	10,6 =
„Downes“	7,3 =
„Duncan“	11,8 =
„Aylwin“	8,3 =
„Parker“	8,3 =
„Benham“	8,1 =
„Balch“	7,9 =

Unterseeboote:			
„F 1“	94,3 %	„K 1“	22,3 %
„F 2“	90,5 =	„K 2“	21,6 =
„F 3“	90,5 =	„K 3“	29,5 =
„F 4“	90,1 =	„K 4“	18,4 =
„G 1“	89,2 =	„K 5“	12,1 =
„G 2“	85,5 =	„K 6“	12,1 =
„G 3“	43,3 =	„K 7“	5,0 =
„G 4“	71,3 =	„K 8“	5,0 =
„H 1“	60,5 =		
„H 2“	61,5 =		
„H 3“	57,2 =		

— Alaska. Präsident Taft hat dem Kongreß einen Vorschlag über die Erschließung der Kohlenfelder in Alaska zugehen lassen. In Alaska liegen zwei ausgedehnte Kohlenfelder, das Matanuskafeld und das Beringflußfeld. Das letztere liegt 40 km von der Küste, liefert aber nur Kohle, die nicht in großen Stücken, sondern in fast staubförmigem Zustande gewonnen wird. Das Matanuskafeld liefert bessere Kohle, es liegt etwa 250 km von dem ausgezeichneten Hafen von Seward an der Resurrektion Bay, der sich auch für Marinezwecke eignet. Der Präsident schlägt den Bau einer staatlichen Eisenbahn von Seward nach den Matanuska-Kohlenfeldern vor, die bis in das Herz von Alaska führen und gleichzeitig die fruchtbaren und mineralreichen Flußtäler des Yukon und des Tanana erschließen würde. Zwei Armeeingenieure sollen mit einer Anzahl von Sachverständigen die Kohlenfelder und die Strecke der geplanten Eisenbahn besichtigen. Sollten die Untersuchungen ein günstiges Ergebnis haben, so würde Seward ein vorzüglicher Kohlenhafen für die Marine werden, der ihr im Norden des Stillen Ozeans sehr erwünscht ist.

— Handelsmarine. Am 23. Mai wird in Philadelphia unter Vorsitz des Präsidenten Taft der Zwölfte internationale Schiffahrtskongreß tagen, auf dem unter anderen die Frage erwogen werden soll, ob es möglich ist, der weiteren Vergrößerung der Handelsschiffe dadurch entgegenzutreten, daß man die Tiefen der Seehäfen nicht ein gewisses Maß überschreiten läßt.

— Verschiedenes. Das Ende der „Maine“. Am 17. März nachmittags wurde das Wrack des amerikanischen Linienschiffes „Maine“, dessen Zerstörung durch eine Explosion im Jahre 1898 die unmittelbare Veranlassung zum spanisch-amerikanischen Kriege gab, unter großen Feierlichkeiten auf hoher See versenkt. Als das Schiff in den Wellen verschwand, bedeckten zahllose Blumen, die auf das Deck gestreut worden waren, die Wasseroberfläche, während gleichzeitig die amerikanischen und kubanischen Kriegschiffe einen Salut feuerten. Die geborgenen Leichen der „Maine“ werden durch den Panzerkreuzer „North Carolina“ nach den Vereinigten Staaten gebracht, um dort gemeinsam beigesetzt zu werden. Am Vormittag war für sie eine feierliche Messe abgehalten worden, der Präsident Gomez und fast alle kubanischen Beamten beiwohnten. Während die Leichen in feierlichem Zuge durch die Straßen nach dem Kai übergeführt wurden, ruhte in der Stadt jegliche Tätigkeit.

— Kriegsflagge. Infolge des Hinzukommens zweier neuer Staaten, Neu-Mexiko und Arizona, ist durch eine Order des Präsidenten vom 14. Februar 1912 verfügt worden, daß am 4. Juli 1912, dem Geburtstage der Vereinigten Staaten, zwei neue Sterne in die amerikanische Kriegsflagge aufzunehmen sind. Die Flagge wird dann 48 Sterne aufweisen, die in sechs horizontalen Reihen zu je 8 Sternen angeordnet sind.

v. Selchow.

⚜

Frankreich. Auch die Marinekommission des Senats hat dem Flottengesetz*) nunmehr ihre Zustimmung erteilt, so daß an der endgültigen Annahme nicht mehr zu zweifeln ist.

Der Finanzminister hat in der Kammer Nachtragsforderungen für die Etats von 1911 und 1912 eingebracht, bei denen die Marine mit 7,88 und 9,5 Mill. ℳ beteiligt ist. Der letztere Betrag ist dazu bestimmt, den Ersatz des nicht einwandfreien Pulvers an Bord der Schiffe der I. Flotte durch neues zu ermöglichen und den Pulvervorrat für „Jean Bart“ und „Courbet“ sowie für die neuen Torpedojäger zu beschaffen.

— Flottenbetrieb. Heimische Verbände. Die I. Flotte hat vom Minister Anweisung erhalten, vom 1. April bis 1. Oktober keinerlei Arbeiten an Bord vorzunehmen, die eine längere Beeinträchtigung der Fahrbereitschaft zur Folge haben. Vielleicht ist diese Verfügung durch eine scharfe Kritik im »Naval and Military Record« veranlaßt, die auf die fortgesetzte Unterbrechung der Übungen bei der I. Flotte, im Gegensatz zur regen Tätigkeit beim III. Geschwader, hinweist.

Im Februar und zu Anfang März fanden Übungen im Flottenverbande statt, bei denen wiederholt Gefechtsevolutionen in Verbindung mit Abkommschießen ausgeführt wurden; dabei hatte jedes Schiff auf Signal eine Bordscheibe zu verankern. Im Laufe des Monats März wurden dann hauptsächlich Einzelübungen abgehalten.

Auf „Condorcet“ und „Diderot“ wurden Brände durch Explosion von Azetylenflaschen verursacht (ebenso wie auf „Jean Bart“).

„Patrie“ nahm Schießversuche mit einer neuen Richtschraube vor, die indessen schon bei den ersten Schüssen schlecht arbeitete, weshalb die Versuche abgebrochen wurden.

Vom I. leichten Geschwader wurde „Edgar Quinet“ nach Kreta entsandt. Die drei zum Docken nach Biserta geschickten Panzerkreuzer kehrten nach Toulon zurück.

Beim III. Geschwader wurden „St. Louis“ und „Masséna“ Ende März fahrbereit; „Gaulois“ dockte in Brest. Die 3. leichte Division und die Flottillen des Kanals führten dem Minister ein Manöver vor, bei denen die Schädigung eines von Norden kommenden Gegners, der das Bombardement von Le Havre beabsichtigt, durch die eng zusammenwirkenden Flottillen des Kanals zur Darstellung gelangte. Bei Ruytingen griffen die Unterseeboote von Calais mit gutem Erfolg (auf 400 m unbemerkt) an; in der folgenden Nacht kamen dann zuerst die Torpedoboote von Dunkerque zum Angriff, wegen des schlechten Wetters mit zweifelhaftem Erfolg. Indessen hielten die beiden Divisionsführerboote weiter Fühlung und führten die Torpedojäger von Cherbourg heran, die erfolgreich angriffen und ihrerseits die 3. Flottille der Torpedojäger heranbrachten. Letztere trat sodann zur 3. leichten Division und unterstützte diese bei der noch nachts beginnenden Beschießung von Le Havre dadurch, daß sie nahe unter Land ging und die Scheinwerfer der

*) Vgl. Artikel auf S. 432.

Küstenverteidigung beschoß. Bei Tage wurde die Beschießung fortgesetzt. — Anfang März wurde die Übung in ähnlicher Weise wiederholt. Die großen Schiffe des III. Geschwaders gingen am 18. März zu weiteren Übungen in See; bei Quibéron begannen die Kreuzer das Abstimmungsschießen und die Gefechtsschießen des ersten Vierteljahrs. Bedingungen: Schießen im Treffenverband, jedes Schiff auf ein Ziel. Gemeinsame Leitung der gesamten Artillerie. Zweite gefechtsmäßige Schießübung: Schießen des Einzelschiffes; Einschießen nach Leitung des Artillerieoffiziers, dann selbständiges Schießen aller Geschütze.

— Personal. Neu eingerichtet wird die Stelle eines Marineattachés in Buenos Aires. — Vizeadmiral Gaschard erhielt die neugeschaffene Stellung eines directeur militaire des services de la flotte, Kontreadmiral Le Bris diejenige eines directeur militaire des travaux (vgl. Januarheft, S. 107), die durch Annahme des Finanzgesetzes für 1912 von Kammer und Senat genehmigt sind.

Kontreadmiral Darrieus, Mitglied der Kommission für Personalreform, ist mit der Besichtigung der fünf Mannschaftsdepots zum Zweck ihrer Reorganisation beauftragt.

— Indiensthaltungsplan für 1913. Der Indiensthaltungsplan für 1913 sieht den engeren Anschluß der Torpedojägerflottillen und Offensiv-Unterseeboote an die I. Flotte und das III. Geschwader vor, wodurch das System der früheren défense mobile noch mehr zugunsten offensiver Verwendung der Flottillen eingeschränkt wird.

I. Flotte. (3 Vizeadmirale, 3 Kontreadmirale, 1 Kapitän zur See als Chef sämtlicher Flottillen, 9 Fregattenkapitäne als Divisionschefs). Schlachtflotte: I. Geschwader — „Danton"-Klasse. II. Geschwader — „Patrie"-Klasse; jedoch für „République" 1 Monat „Jean Bart" und für „Suffren" 1 Monat „Courbet". I. leichtes Geschwader — wie zur Zeit. — I. Gruppe der Geschwaderreserve (Besatzung der Normalreserve) Jurien de la Gravière. Torpedojägerflottillen: „Bouclier" für Chef sämtlicher Flottillen. 1. Flottille zu 2 Divisionen von je 6 Booten. 2. Flottille: 1. Division zu 6 Booten; 2. Division — 6 Boote von Ajaccio, die zeitweise herangezogen werden; Stützpunkte Ajaccio und Bonifacio. 3. Flottille: 1. Division — 7 Boote von Oran, zeitweise heranzuziehen; Stützpunkte Oran, Algier und Philippeville. Gruppe von Torpedojägern zur Verfügung der I. Flotte (mit reduzierter Besatzung in Toulon): 6 Boote. Minenleger: „Cassini" und „Casabianca"; daneben werden alle 750 t- und 450 t-Boote zum Minenwerfen eingerichtet; einige 750 t-Boote erhalten auch Einrichtungen zum Minensuchen.

Unterseebootsflottillen. 1. Division (volle Besatzung), Toulon. 1 Torpedojäger, 8 Offensivboote. 2. Division (volle Besatzung), Biserta als Stützpunkt. 1 Torpedojäger, 6 Offensivboote. 3. Division (volle Besatzung), Oran als Stützpunkt. 1 Torpedojäger, 6 Offensivboote.

III. Geschwader. (1 Vizeadmiral, 2 Kontreadmirale, 1 Kapitän zur See als Chef sämtlicher Flottillen, 7 Fregattenkapitäne als Divisionschefs.) Schlachtgeschwader (reduzierte Besatzung gemäß Flottengesetz) wie zur Zeit, für „Bouvet" 1 Monat „Suffren". 3. leichte Division (volle Besatzung) wie zur Zeit. II. Gruppe der Geschwaderreserve (Besatzung der Normalreserve): „Dupetit-Thouars", „Gueydon", „Amiral Aube", „Montcalm". Torpedojägerflottillen. „Fourche" für Chef sämtlicher Flottillen. 1. Flottille (volle Besatzung) zu 2 Divisionen von je 6 Booten, darunter „Hache" und „Massue" als Minenleger. 2. Flottille: 1. Division (mit reduzierter Besatzung gemäß Flottengesetz) zu 6 Booten, darunter „Baliste" und „Flamberge" als Minenleger. Gruppe von Torpedo-

jägern zur Verfügung des III. Geschwaders: 5 bis 7 Boote. Minenleger: Spezialschiffe „Cerbère“ und „Pluton“. Unterseebootsflottillen. 1. Division (volle Besatzung), Calais als Stützpunkt, 1 Torpedojäger, 6 Offensivboote; 2. Division (volle Besatzung), Cherbourg als Stützpunkt, 1 Torpedojäger, 9 Offensivboote; zugeteilt die in Cherbourg verfügbaren (neuesten) Boote: „Néréide“, „Clorinde“, „Cornélie“. 3. Division (volle Besatzung), Brest als Stützpunkt, 1 Torpedojäger, 6 Offensivboote.

— Organisation, Personalfragen. Da die Schuldivision des Mittelmeeres nach der Neuorganisation die Artillerie-, Torpedo-, Elektrizitäts- und FT.-Schulen umfaßt, so ist eine commission d'études pratiques d'artillerie-torpilles-électricité-T. S. F. gebildet, die dem als Präses dieser Kommission fungierenden Chef der Schuldivision auf den einzelnen Gebieten mit ihrem fachmännisch-technischen Rat zur Seite stehen soll. Sie ist wie folgt zusammengesetzt:

1. Sektion — für Artillerie. Präses: Kommandant der école d'application de tir à la mer („Pothuau“); ständige Mitglieder: der I. Offizier, die 4 lieutenants de vaisseau mit Artilleriezeugnis dieses Schiffes, davon einer als Sekretär; der als Adjutant des Divisionschefs kommandierte lieutenant de vaisseau mit Artilleriezeugnis.

2. Sektion — für Torpedowesen, Elektrizität und FT. Präses: der Kommandant der école des torpilleurs; ständige Mitglieder: der I. Offizier, die 3 lieutenants de vaisseau mit Torpedozeugnis des Schulschiffes, der Torpedooffizier des „Jules Michelet“; der als Adjutant des Divisionschefs kommandierte lieutenant de vaisseau mit Torpedozeugnis.

3. Sektion — für vorbereitende Studien aller genannten Dienstzweige. Präses: der Direktor der Landschulen für Artillerie- und Torpedooffiziere; ständige Mitglieder: 1 Torpedooffizier, der als Lehrer an der Landschule für Torpedooffiziere kommandierte lieutenant de vaisseau, der als Sekretär der Landschule für Artillerieoffiziere kommandierte lieutenant de vaisseau, 1 Offizier der FT-Station zu Toulon, 1 höherer Marineingenieur der école des mécaniciens; nicht ständige Mitglieder: der als Lehrer an der Landschule für Artillerieoffiziere kommandierte lieutenant de vaisseau und der Elektrizitätslehrer der Schule für Torpedooffiziere.

Mitglieder aller 3 Sektionen sind 1 Bau- und 1 Artillerieingenieur. Der Präses kann außerdem alle ihm geeignet scheinenden Offiziere seiner Division zu der Kommission hinzuziehen. Der Bau- und der Artillerieingenieur halten Vorlesungen an der Artillerie- und Torpedoschule ab.

Die Personalbesetzung der FT-Stationen ist wie folgt neu geregelt:

1. Küstenstationen mit großer Reichweite: 1 Oberdeckoffizier mit Stationsleiter-Zeugnis (Stl.-Z.) als Vorstand; 1 Obermaat oder Maat mit Stationsleiter-Zeugnis als Vertreter des Vorstandes; 1 Maat oder Matrose mit Stationsleiter-Zeugnis, 4 Maate oder Matrosen mit dem Geeignetheits-Zeugnis (mention d'aptitude) (G.-Z.); 1 Maat oder Matrose des Torpedomaschinistendienstzweigs (Tm.).

2. Küstenstationen mit mittlerer Reichweite: 1 Obermaat mit Stationsleiter-Zeugnis als Vorstand; 1 Maat mit Stl.-Z. als Vertreter; 4 Maate oder Matrosen mit G.-Z.; 1 Maat oder Matrose der Tm.-Laufbahn.

3. Bordstationen (außer Torpedo- und Unterseebooten): 1 Maat mit Stl.-Z. als Vorstand; 1 Maat oder Matrose mit Stl.-Z. als Gehilfe des Vorstands; 4 Maate oder Matrosen (bei reduzierter Besatzung nur 2) mit G.-Z.

Auf Geschwaderflaggschiffen tritt 1 Deckoffizier oder Obermaat, auf dem Flaggschiff eines Kontreadmirals als Divisionschef 1 Obermaat als Vorstand hinzu.

4. Bordstationen der Torpedojäger. a) 750 t und darüber: 1 Maat mit Stl.-Z. als Vorstand; 1 Maat oder Matrose mit Stl.-Z. als Gehilfe; 1 Maat oder Matrose mit G.-Z. b) unter 750 t: 1 Maat mit Stl.-Z.; 2 Maate oder Matrosen mit G.-Z.

5. Bordstationen der Unterseeboote. a) nur mit Empfangsapparaten: 1 Maat oder Matrose mit G.-Z.; b) mit Gebe- oder Empfangsapparaten: 1 Maat oder Matrose mit Stl.-Z.

6. Schiffe und Fahrzeuge in Reserve: a) für jedes Schiff: 1 Maat oder Matrose mit G.-Z.; b) für eine Gruppe von Schiffen gemeinsam: 1 Maat oder Matrose mit Stl.-Z., der, auf dem Flaggschiff eingeschifft, die Instandhaltung und das Arbeiten aller Stationen der Gruppe überwacht.

Im »Moniteur de la Flotte« wurden zwei Erlasse veröffentlicht, in denen das Ergebnis der Arbeiten der Kommission für Personalreform bezüglich der Offizierausbildung und der Verordnung der verschiedenen Speziallaufbahnen des Unterpersonals mitgeteilt wird. Da die gesamte Personalreform in nächster Zeit zusammenhängend behandelt werden soll, sei von einer genaueren Wiedergabe des Inhalts der Erlasse Abstand genommen. Die Ausbildung der Offiziere soll sich in folgender Weise vollziehen: 2 Jahre Marineschule, 1 Jahr école d'application (Schulschiff), 4 Jahre allgemeine seemännisch-navigatorische Ausbildung der enseignes auf Auslandsschiffen und Torpedojägern; darauf elfmonatiger Besuch der Artillerie- oder Torpedokurse und Spezialisierung für die weitere Laufbahn. — Die Grundzüge der Neuordnung der Speziallaufbahnen des Unterpersonals sind an dieser Stelle schon laufend mitgeteilt.

Die Ausbildung, die der Erteilung des brevet supérieur de canonnage vorangeht, wird einer Neuregelung unterzogen, die den Zweck hat, die Geeignetheit der Anwärter als Vorgesetzte im allgemeinen zu fördern und die artilleristischen Kenntnisse hauptsächlich auf das praktische Gebiet zu beschränken. Die artilleristische Ausbildung soll die Anwärter für folgende Stellungen vorbereiten: Entfernungsmesser, adjutants de tir in Kommandoturm und Zentrale (Gehilfe des Artillerieoffiziers), Leiter der Befehlsübermittlung, Gruppenführer, Entfernungsmesser oder Gehilfen der als Gruppenführer fungierenden Offiziere; Vorleute einer Gruppe von Munitionskammern; Gehilfen der Gruppenführer der Kriegswache, Gruppenführer auf der Kriegswache. Gegenstände der Ausbildung sind daher Bedienung der Befehlsübermittlungsapparate, Unterhaltung und Instandsetzung des Artilleriematerials, Beseitigung von Gefechtsstörungen. Die Schießausbildung wird in Zukunft eingeschränkt, ihr wird die Annahme zugrunde gelegt, daß der Posten der Gruppenführer im allgemeinen von Offizieren wahrgenommen wird und daß Unter- und Deckoffiziere nur als Führer nebensächlicher Gruppen in Betracht kommen, die die Angaben für das Schießen von einer Zentralstelle erhalten und nur in Tätigkeit treten, wenn es sich um reines Schießen nach Entfernungsmessung handelt; das Torpedobootabwehrschießen gehört ebenfalls zu den Obliegenheiten der Anwärter des brevet supérieur. Sie erhalten eine sechsmonatige Ausbildung an Bord des „Tourville", wo zu gleicher Zeit die Geschützführeranwärter eingeschifft sein werden, an deren Übungen sie als Vorgesetzte teilnehmen. An Stelle der Schießübungen auf „Pothuau" werden in Zukunft voraussichtlich solche an Bord des „Jules Michelet" treten.

— Dienst an Bord. Durch einen Erlaß des Ministers ist das Zeremoniell bei Flaggenparade neu geregelt und auch auf die Flaggenparade in See ausgedehnt: Sehr langsames Heißen und Niederholen der Flagge; 2 Gewehrschüsse; Präsentieren der Wache, Spielen der Spielleute; Spielen der Nationalhymne durch die Musik; Stillstehen und Abnehmen der Kopfbedeckung durch die Besatzung. — Der Minister

erwartet von einer möglichst feierlichen Gestaltung der Zeremonie eine Förderung des patriotischen Sinnes der Besatzungen.

— Artillerie. Als Zielschiff wird in Toulon für „Fulminant" das alte Panzerschiff „Hoche" hergerichtet.

Die 24 cm-Kartuschen der „Danton"-Klasse werden sämtlich neu laboriert, da sich bei den Abstimmungsschießen ergeben hat, daß das Gewicht nicht den Schußtafelangaben entspricht; gleichzeitig wird der Verschluß der Kartuschbüchsen und die Verpackung der Kartuschen geändert werden.

Das zur Zeit noch an Bord befindliche, aus der Pulverfabrik von Pont de Buis stammende Pulver wird in Zukunft einer besonderen Beobachtung unterworfen. Wöchentlich wird von jeder Lieferung eine Kartuschbüchse ausgewählt und das darin befindliche Pulver an Land von der Direktion der Artillerie untersucht. Die Untersuchung wird erst eingestellt, wenn von jeder Lieferung 1 Prozent auf diese Weise geprüft und einwandfrei befunden ist. — Auf „Danton" wurde in einer 24 cm-Kartusche Pulver gefunden, das beginnende Zersetzung zeigte.

— Torpedowesen. Die Ausschiffung der Geschwaderschutzsperren — gegen Torpedoboote — ist verfügt. Sie war nach Abschaffung der Torpedoschutznetze eingeführt; ihre zahlreichen Nachteile, u. a. große Feuergefährlichkeit und Unhandlichkeit, überwiegen den recht zweifelhaften Nutzen, den sie gewährt.

— Flugwesen. Am 5. März brachte der Kriegsminister in der Kammer den Gesetzentwurf zur Förderung des Flugwesens ein, in dem u. a. die Bildung eines Luftschiffahrt-Regiments vorgesehen ist, bestehend aus einem Regimentsstab, einer Sektion außerhalb der Front, einer Kompagnie von conducteurs, Luftschiffer-Kompagnien und aus Luftschiffer-Sektionen, deren Zahl nach Bedarf festgesetzt wird. Im Kriegsfall werden diese auf die Truppenverbände verteilt. Das Personal wird den verschiedenen Truppengattungen entnommen. Die Entwicklung der Lenkballons war bisher durch ein Programm von Februar 1910 geregelt, das den Bau von 20 Lenkballons vorsah, dessen Ausführung aber infolge des Aufschwunges des Flugwesens verzögert war. Da Lenkballons des größten Typs heute trotzdem für notwendig gehalten werden, soll das Programm bis 1913 durchgeführt werden; die Kosten, die bisher auf 16 Mill. *M* veranschlagt waren, werden sich bis Ende 1913 um 9,6 Mill. erhöhen, wovon 2,4 Mill. auf das Jahr 1912 übernommen werden. — Das bisher gültige Programm zur Entwicklung des Flugwesens datiert vom September 1910. Der neue Entwurf sieht die Verwendung hauptsächlich von Flugapparaten für mehrere Personen vor. Die taktische Einheit bildet die escadrille d'avions aus acht Apparaten, davon zwei in Reserve, mit dem nötigen Schutz- und Reparaturmaterial und Kraftfahrzeugen. Jede Flottille besteht aus Sektionen zu zwei Apparaten. Die Flottillen werden den großen Heeresverbänden, den festen Plätzen und einzelnen Küstengegenden zugeteilt. Auch die Verwendung zur Beobachtung des Artilleriefeuers ist vorgesehen und zur Zeit in Erprobung. Die Durchführung dieses Programms erfordert für 1912 eine Ausgabe für Material von 17,8 Mill. *M*, wovon 8,96 Mill. in den Etat 1912 eingestellt sind, 8,84 Mill. durch Nachtragsetat beschafft werden sollen. Insgesamt sind für Luftschiffahrt und Flugwesen außer den Bewilligungen des Etats 1912 für Heer und Marine 12863232 *M* nachträglich zu fordern, davon 800000 *M* für die Marine. — An Zulagen sollen beim Flugwesen beschäftigte Offiziere täglich erhalten: Stabsoffiziere 11,20 *M*, lieutenants de vaisseau 8,80 *M*, enseignes 8 *M*.

— Fachliteratur. In »La Marine Française« bespricht Kommandant G. die Fragen, die bei den Flottenmanövern 1912 zu klären sein werden. Er nennt als solche: die Zielbestimmung (Admiral Jauréguiberry hatte 1911 als Grundsatz

aufgestellt, daß das Feuer von zwei Schiffen eines Verbandes sich nie kreuzen dürfe), die Feuerkonzentration (Verbesserung der Beobachtungsmöglichkeit durch farbige Zusätze? Schießverfahren, das nicht auf Beobachtung beruht), Ansetzen der Flottillen in der Tagschlacht, Blockadeübungen, Minenlegen und -suchen, Fühlunghalten und Heranbringen von Torpedo- und Unterseebooten. Evolutionen nach FT-Signalen. Vor allem müßten die Erprobungen durch die Geschwader vorbereitet werden.



Japan. Äußere Politik: Die Besprechungen der Lage in China nehmen naturgemäß noch immer einen breiten Raum in der japanischen Presse ein. Zwar ist man nunmehr der Betrachtungen überhoben, ob Japan sich besser für oder gegen die Republik aussprechen solle, auch der Regierung ist es gelungen, die heftigen Angriffe der Opposition im Parlament, daß sie Ende Januar ihre Politik zugunsten der Mandschu-Dynastie geändert habe, abzuwehren. Man findet sich mit den Tatsachen ab und allen Teilen ist es jetzt offenbar daran gelegen, das Verhältnis Japans zur neuen Republik möglichst günstig zu gestalten. Nach Kabelmeldungen aus Tokio soll Japan den Mächten eine gemeinsame Aktion zur Anerkennung Yuanschikais als Präsidenten der Republik vorgeschlagen haben. Die gemeinsam mit Rußland ausgesprochene Zustimmung, sich an der Finanzierung Chinas durch das Viermächtesyndikat zu beteiligen, dürften zu diesen Bestrebungen gehören.

In das anscheinend freundschaftliche Verhältnis mit den Vereinigten Staaten wurde bereits im Januar eine Mißstimmung hineingetragen, als der amerikanische General Carter vor der Kommission des Repräsentantenhauses unter Ausschluß der Öffentlichkeit erklärt hatte, „daß die Vereinigten Staaten angesichts der 35 000 ehemaligen gedienten japanischen Soldaten auf den Philippinen und auf Hawaii ernstlich an eine Reorganisation ihrer Armee denken müßten; anders würde Amerika seine insularen Kolonien nicht behaupten können“. Hüben und drüben suchte man sich bei dem unbeabsichtigten Bekanntwerden dieser Erklärung bald mit dem Gedanken zu trösten, daß die japanische Kriegsgefahr fast alljährlich immer dann aufzutreten pflegte, wenn die amerikanische Regierung Armee- und Flottenvergrößerungen vorhätte. Diese Mißstimmung nahm aber bald einen größeren Umfang an, als ein Antrag des Senators Sandford in der kalifornischen gesetzgebenden Körperschaft bekannt wurde, wonach „dem Kongreß vorgeschlagen werden sollte, mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verschiebungen nach Eröffnung des Panama-Kanals das Gesetz der Ausschließung chinesischer Einwanderer nach Kalifornien auch auf japanische Untertanen auszudehnen. Die japanische Presse ist hierüber in starke Erregung geraten und hat sich dabei auch gegen gleichgerichtete englische Bestrebungen in Australien gewendet.

— Marinepolitik. Die im Märzheft von uns wiedergegebene Äußerung des Marineministers Saito vor der Budgetkommission, „daß für Japan der Bau von 18 Schlachtschiffen vom Über-Dreadnoughttyp notwendig sei, der vom Jahre 1913 an auf sieben Jahre verteilt werden müßte“, bestätigt sich. Nach „Asahi“ beantwortete Baron Saito in dieser Weise die Interpellation eines nationalistischen Abgeordneten wegen der von der Regierung beabsichtigten Flottenvergrößerung. Er bezeichnete seine Antwort im Voraus als „Geheimnis der nationalen Verteidigung“, worauf die Öffentlichkeit ausgeschlossen wurde. Asabi meldete dennoch die Beantwortung des Marineministers. Wir ergänzen danach unsere Mitteilung vom vorigen Monat. Saito führte aus: „Es würden auch 6 Panzerkreuzer vom neuesten Typ (statt 8) genügen. Außerdem müßten einige kleine Kreuzer und Spezialschiffe gebaut

werden, deren Kosten gering seien. Wenn die Finanzlage die Erledigung eines solchen Programms nicht in 7 Jahren zulasse, müßte es auf 10 Jahre verteilt werden. Bei 7 Jahren würde die zu fordernde Jahresquote 50 Mill. Yen, bei 10 Jahren nur 35 Mill. Yen betragen. Dieses Programm ließe sich aber auf keinen Fall weiter einschränken. Die bald fertigen Linienschiffe „Kawachi" und „Settsu" seien zwar bezüglich ihrer Bewaffnung einem Über-Dreadnought nicht unterlegen, wohl aber bezüglich ihrer Geschwindigkeit; sie könnten daher nicht einem Verbande einverleibt werden, der eine höhere Geschwindigkeit als sie besäße. Sie müßten daher mit „Aki" ein unabhängiges Geschwader bilden". Baron Saito begründet damit in geschickter Weise die taktische Zahl 8 seiner Linienschiffsforderung, die damit übrigens zum ersten Male in der japanischen Flottenentwicklung erscheint.

Es steht fest, daß Baron Saito, offenbar dem Drängen des Ministerpräsidenten und des Finanzministers nachgebend, sich bereit gefunden hat, die beabsichtigte Flottennovelle für dieses Jahr zu unterdrücken, um sie auf das nächste Jahr zu verschieben. Er hat sich aber keineswegs geneigt gezeigt, von seinen einmal gefaßten Entschlüssen abzugehen. So ist es nicht einmal zu einem Kompromiß, sondern nur zu einem einjährigen Aufschub gekommen.

Die Reichstagsverhandlungen der letzten Monate haben der Marineverwaltung öfter Gelegenheit gegeben, zu gewissen Fragen, die längst die Öffentlichkeit interessierten, Stellung zu nehmen. So wurde dem Marineminister die Frage vorgelegt, ob er dem Aufschieben der Novelle aus Finanzgründen oder aus sachlichen Gründen zugestimmt habe. Nach einer zunächst ausweichenden Bemerkung gab Baron Saito zu, „daß die Regierung sich zu dem Aufschub entschlossen hat, als sie hoffen konnte, daß die projektierten Einschränkungen auf verschiedenen Gebieten der Verwaltung sie befähigen würde, in Zukunft das Programm auszuführen".

Zur Frage der Heranziehung der Privatindustrie bei der Lieferung von Waffen, Kriegschiffen und Maschinen führte der Marineminister aus, daß jede private Unternehmung auf diesen Gebieten unterstützt werden solle. Die Herstellung von Waffen sei bisher von Privaten nur in geringem Umfange betrieben. Bei der Materiallieferung habe das Bestreben bestanden, die heimische Produktion zu bevorzugen. In den letzten Jahren hat aber selbst das Wakamatsu-Regierungsstahlwerk den Bedürfnissen des Baues großer Schiffe nicht entsprechen können, so daß das Ausland herangezogen werden mußte. Dies würde in Zukunft vermieden werden.

Zur Revision der Verwaltungsgrundsätze gab Baron Saito an, daß eine besondere Kommission zusammengetreten sei. Die Sparsamkeit solle soweit betrieben werden, als es sich mit der Schlagfertigkeit der Flotte vereinbaren lasse. Damit und mit den Äußerungen zur Frage des Personalbedarfs wurden direkt die bekannten Kritiken des Kapitän Ota (Dezemberheft 1911) und des Zahlmeisterkapitäns Katagiri gestreift, deren Zahlen Baron Saito als von der Wahrheit abweichend bezeichnete. Man trüge beim Personalbedarf der Schiffe lediglich den Anforderungen der Bewaffnung Rechnung; dieser hinge nicht von der Tonnenzahl ab.

Zu diesem Gegenstand hatte sich bei früherer Gelegenheit Vizeminister Takarabe dahin geäußert, daß die japanischen Kriegschiffe zwar stärkere Besatzungen als die englischen, russischen, französischen und italienischen Schiffe, dagegen geringere als die deutschen hätten. Der Prozentsatz von japanischen Seeoffizieren in Landstellungen sei gering. Der Vergleich mit der britischen Marine stelle sich wie folgt:

Großbritannien:	In Bordstellungen 76 Prozent;	in Landstellungen 24 Prozent.
Japan:	" " 82 " ;	" " 18 "

Im Gegensatz zu Kapitän Ota bezeichnete Baron Saito die vorhandene Zahl von Marinestationen als unumgänglich notwendig. Eine Seemacht wie Japan

brauche geradezu eine Verteilung der Stützpunkte aus strategischen Gründen. Die gegenwärtige Lage könne diese Organisation nicht ändern.

Auch die japanische Presse nimmt zur Aufschiebung der neuen Flottenvorlage mehrfach Stellung. Von den Stimmen sei nur die der „Jiji" als die bezeichnendste erwähnt: „Für Japan ist die maritime Ausbreitung durchaus notwendig. Bisher ist zwar für die nationale Konsolidierung Japans die Armee wichtig gewesen, während die Flotte nur ergänzenden Wert hatte. Dieses Verhältnis hat sich gewandelt. Japans Vorherrschaft im Fernen Osten kann jetzt nur durch eine vergrößerte Flotte aufrecht erhalten werden." Indem sich dann das Blatt Churchills Schlagwort von der deutschen Luxusflotte zu eigen macht, sagt es: „Während die Erweiterung der Flotte für Japan heute eine Lebensfrage ist, bedeutet eine Armeevergrößerung lediglich einen Luxus."

— Schiffsbauten, Werften, Versuche: Das Marineministerium hat im Februar dem Parlament folgende Baudaten über die im Bau befindlichen und geplanten Neubauten der Flotte vorgelegt:

Namen	Deplacement t	Datum des Stapellaufs	Voraussichtlicher Zeitpunkt der Vollendung
Linienschiffe:			
„Kawachi"	20 800	Oktober 1910	April 1912
„Settsu"	20 800	März 1911	Juni 1912
„Fuso"*)	30 000	unbekannt	zwischen 1915/16
Panzerkreuzer:			
„Kongo"**)	27 500	November 1911	Juli 1913
„Hiyei"**)	27 500	November 1911	zwischen 1914/15
„Haruna"**)	27 500	unbekannt	zwischen 1916/17
„Kirishima"**)	27 500	unbekannt	zwischen 1916/17
Kleine Kreuzer:			
„Chikuma"	4 950	April 1911	April 1912
„Yahagi"	4 950	Oktober 1911	1913/14
„Hirado"	4 950	Juni 1911	zwischen 1913/14
Kanonenboot	700	unbekannt	1912/13
2 Zerstörer („Sakura", „Tachibana")	1 200	—	—
Unterseeboot	280	—	—

Linienschiff „Kawachi" erledigt seine Probefahrten so beschleunigt, daß es im Laufe des März frontbereit wird.

„Tachibana", Bauwerft Maizuru, lief am 27. Januar von Stapel. Armierung: ein 12 cm, vier 7,6 cm, vier 45 cm. Ausstoßrohre als Doppelrohre montiert. Geschwindigkeit 33 kn. Die Angaben gelten auch für „Sakura".

Auf der Marinewerft Kure explodierte am 3. Februar ein aufgepumpter Torpedokessel. 1 Mann tot, 1 Mann verwundet.

— Etat. Bei den Begründungen zum Marineetat berührte Vizeminister Takarabe folgende Punkte: Es würde hohe Kosten verursachen, wenn die Manöver mit derselben Fahrtgeschwindigkeit durchgeführt würden, wie sie im Kriege angewandt werden. Man begnüge sich daher mit niederen Geschwindigkeiten, obwohl diese Beschränkung nicht gerade wünschenswert sei. Eine neue Methode für die Abhaltung von Schießübungen mache die Beschaffung eines beweglichen Zielschiffes erforderlich.

---

*) Nach anderen Preßnachrichten soll „Fuso" ein Deplacement von 31 000 t erhalten. Sein Kiel ist am 11. März in Kure gelegt worden. Bewaffnung mit 38 cm-Geschützen.

**) Nach einheitlichen Angaben Bewaffnung acht 35,5 cm. Rohrgewicht 85 t, Geschoßgewicht 848,2 kg, Lebensdauer der Rohre 250 Schuß.

Vor einer Beschaffung von Flugzeugen für die Marine würde zunächst auf die Ausbildung von Piloten Wert gelegt.

Am 12. Februar brachte die Regierung eine Nachtragsforderung zum Etat 1911/12 ein, die mit den Ereignissen in China begründet wurde. Sie beträgt im ganzen 926 793 Yen, wovon 200 000 Yen auf den Etat des Auswärtigen Amtes, 144 500 Yen auf den des Kriegsministeriums, 196 000 auf den Marineetat fallen.

Der Marineetat für 1912/13 (siehe Märzheft) wurde ohne Änderung vom Unterhause angenommen. Im Herrenhause sind Schwierigkeiten kaum zu befürchten.

— Schwimmende Streitkräfte: Reservegeschwader Sarebo: Am 16. Februar wurde auf Satsuma bei einer Schießübung in der Aomori-Bucht der Verschluß eines 30,5 cm-Geschützes nach hinten geschleudert; 10 Mann tot.

Kleiner Kreuzer „Suzuya" (ex „Nowik"), Wachtschiff von Port Arthur, strandete am 2. Februar abends beim Einlaufen nach Dairen auf dem NO-Wellenbrecher. Er wurde am nächsten Morgen mit geringen Beschädigungen wieder flottgemacht. Als Grund der Strandung wird schlechte Sichtigkeit angegeben.

II. Zerstörer-Flottille: seit Dezember 1911 an der chinesischen Küste verwendet, lief am 21. Februar wieder in Sasebo ein. Auf der Überfahrt hatte sie 40 Stunden lang schweres Wetter zu bestehen, bei dem „Hibiki" und „Kamikaze" die Masten brachen.

„Toyohashi", Begleitschiff für Unterseeboote, führte FT-Versuche (Geben und Empfangen) mit dem untergetauchten Unterseeboot „U 12" aus.

—ze.

⚜

Italien. Budget. Bei der am 20. März stattgehabten Beratung des Marinebudgets (siehe Januarheft) in der Kammer wurde der Etat angenommen. Alle Redner verzichteten wegen des Kriegszustandes der Flotte auf eine Generaldiskussion. Unter lebhaftem Beifall der Kammermehrheit forderte der Abgeordnete di Palma den Marineminister zur baldigen Vorlage eines Gesetzentwurfes auf, der eine Verstärkung der Flotte betreffe. Diese Verstärkung der Flotte sei heute notwendiger als jemals, damit Italien seine Stellung unter den Mittelmeer-Großmächten mit Würde und Sicherheit behaupten könne.

Die kurzen Spezialdebatten zum Marineetat drehten sich hauptsächlich um die Strandung des „San Giorgio", um die Person des Marineministers, die der Sozialist Chiesa erfolglos angriff, und um die Notwendigkeit der Schaffung einer zweiten Einfahrt zum Innenhafen von Tarent (mar piccolo).

Bezüglich der Einfahrt von Tarent machte der Abgeordnete di Palma darauf aufmerksam, daß sie im Laufe der letzten Jahre wiederholt durch havarierte Schiffe — zuletzt bei Beginn des gegenwärtigen Krieges 24 Stunden lang durch „Minerva" — gesperrt worden ist, was im Kriege gegen eine Großmacht leicht verhängnisvoll werden könne. Außerdem werde die jetzige Einfahrt auch wegen ungenügender Breite (59,8 m) bald nicht mehr hinreichen, da die zur Zeit im Bau befindlichen Schiffe der „Duilio"-Klasse 27 m breit und etwa 200 m lang seien und ihnen bald größere Neubauten folgen würden. Gerade solche Schiffe würden Tarent häufig aufsuchen, denn für sie hauptsächlich sei das hier im Bau befindliche Trockendock, das größte Europas, bestimmt.

Aus dem Kammerbericht des Abgeordneten del Balzo zum Marineetat geht hervor, daß die Fertigstellung der im Bau befindlichen Schiffe voraussichtlich plan-

mäßig erfolgen wird, d. h. „Dante Alighieri“ wird im Laufe dieses Sommers, die drei Schiffe der „Cavour“-Klasse werden im nächsten Jahr und 1914, die zwei „Duilo“ 1915 fertig. Für die Linienschiffe „VII“ und „VIII“, die 34,3 cm-Kanonen erhalten werden, hat das Admiralskomitee die allgemeinen Pläne aufgestellt. „Marsala“, der dritte und letzte Schnellkreuzer des Programms von 1909, ist zum Stapellauf bereit. Weitere Schiffe dieses Typs sollen zunächst nicht gebaut werden, weil man hofft, daß 1000 t-Zerstörer, deren Bau beabsichtigt ist, den Dienst Kleiner Kreuzer übernehmen können. An Zerstörern zu je 600 t sind 14 im Bau, davon 2 mit Explosionsmotoren.

Die Flotte hat in den bisherigen $5^1/_2$ Kriegsmonaten 240 000 t Kohlen verbraucht und 15 000 Geschützladungen verfeuert.

— Stapelläufe: Unterseeboot „Fisalia“ am 25. Februar, Torpedoboot „S. O. 15“ am 27. Februar, Unterseebot „Atropo“ am 22. März. Die Hauptdaten des auf der Germania-Werft in Kiel erbauten „Atropo“ sind: Länge 44,5 m; Breite 4,4 m; Deplacement (unter Wasser) 320 t; zwei Zweitakt-Dieselmotoren zu insgesamt 600 PS; 2 Elektromotoren; Geschwindigkeit: ⋏ 12,5 kn, ⋎ 8,0 kn; Aktionsradius: ⋏ 1300 sm, ⋎ 40 sm.

Das Schwimm- und Versuchsdock für Unterseeboote der Fiat-Gesellschaft (siehe Augustheft 1911) ist fertiggestellt worden. Ein ähnliches Dock, das mit Maschinen zur selbständigen Fortbewegung über See ausgerüstet werden wird, soll demnächst auf der Fiat-Werft bei Spezia gebaut werden.

— Prisen. Die bei Kunfidah an der arabischen Küste den Türken weggenommene Regierungs-Dampfyacht „Fauvette“ ist unter dem Namen „Kunfidah“ als Hilfsschiff 4. Klasse in die italienische Kriegsflotte eingereiht worden.

— Seeoffiziere. Auf Grund des Gesetzes vom 2. Juli 1911, nach dem bis 1917 alljährlich 30 Prozent des zur Beförderung heranstehenden Kapitänleutnant- (Primi tenenti) Jahrgangs verabschiedet werden müssen, sind am 1. Februar 13 Primi tenenti (Kapitänleutnants in Korvettenkapitänsstellungen) zur Reserve übergeführt worden. Von ihnen wurden 8 sogleich zur zeitweiligen aktiven Dienstleistung einberufen.

Am 1. August werden 50 Seeoffizieranwärter im Alter von 13 bis 16 Jahren in die Marineakademie eingestellt werden.

— Unterpersonal. Laut Kammerbericht zum Marineetat 1912/13 waren am 31. Dezember 1911 35 753 Mann Unterpersonal im Dienst. Hiervon fielen 29 923 Mann auf das Personal des aktiven Dienststandes; 5830 Mann (der vier Jahrgänge 1884 bis 1887) waren seit der Mobilisierung Ende September 1911 zum aktiven Dienst einberufene Reservisten.

v. D.



Rußland. Marinepolitik. Nach den neuesten Nachrichten scheint es, als ob die Regierung sich mit der Einbringung des sogenannten „kleinen Schiffbauprogramms“ begnügen wird, nachdem das große Programm (September- und Novemberheft 1911) bisher von der Duma nicht erörtert worden ist. Die darüber bisher gebrachten Nachrichten sind dahin zu berichtigen, daß es sich um den Neubau von vier 28 000 t Panzerkreuzern mit je zwölf 35 cm-K und 27 kn Geschwindigkeit — je zwei auf der Baltischen und Admiralitätswerft — handelt, ferner um den

von vier Kleinen Kreuzern zu je 8000 t, 36 Hochseetorpedobooten von 35 bis 36 kn und zwölf Unterseebooten; die leichten Streitkräfte sollen an Privatwerften vergeben werden. Zu dem kleinen Programm gehört ferner die Ausgestaltung von Reval als Flottenstützpunkt (zwei Trockendocks, Schwimmdocks, Wellenbrecher von Insel Kerkus nach Festland), während die Befestigung von Reval durch das Kriegsministerium vorgenommen werden soll. Kronstadt soll nur als Reparaturhafen bestehen bleiben. — Ob die dritte Duma noch den Gesetzentwurf genehmigen wird, scheint zur Zeit noch zweifelhaft; jedenfalls soll seine Durchführung dadurch nicht verzögert werden. Die Kosten des Programms, die auf die Jahre 1912 bis 1917 zu verteilen wären, werden auf 1085,9 Mill. ℳ veranschlagt.

Die Landesverteidigungskommission der Duma genehmigte die Schaffung einer ständigen Probefahrtskommission, die Verausgabung von 160000 Rubel (345600 ℳ) für Reparaturen, von 217000 Rubel (468720 ℳ) für die Grundreparatur von „Panteleimon“ und „Ewstafi“ (infolge der Grundberührung) sowie einer Summe für Gehaltserhöhung der Marineärzte.

Das Gesamtbudget für 1912 schließt mit einem Überschuß von 117 Mill. ℳ der Einnahmen über die Ausgaben ab, nachdem bereits die Budgets von 1910 und 1911 Überschüsse von 10,15 und 97,4 Mill. ℳ aufzuweisen hatten. Die Gesamtsumme des Budgets von 1912 übertrifft die von 1911 um 295,92 Mill. ℳ, wovon der Marineetat mit + 109,66 Mill. ℳ beteiligt ist.

— Organisation. Die im Märzheft als bevorstehend gemeldete Unterstellung des Lotsen- und Seezeichenwesens in Finnland unter das Marineministerium ist nunmehr verfügt worden. Der Lotsendirektor untersteht dem Chef der hydrographischen Hauptverwaltung direkt; seine Ernennung vollzieht der Minister im Einvernehmen mit dem Generalgouverneur von Finnland. Alle Beamten des Lotsenressorts in Offizierrang werden in den Listen des Marineministeriums geführt; ihre Beförderung, Entlassung usw. ist den für russische Ministerialbeamten geltenden Bestimmungen unterworfen. Der Generalgouverneur von Finnland hat auch in Zukunft das Recht der Besichtigung der Einrichtungen des Lotsenressorts und der Benutzung seiner Fahrzeuge.

— Fertige Flotte. Das Transportschiff „Schilka“ ist in die Klasse der Minenleger übernommen.

— Den Kaiserpreis im Artillerieschießen 1911 erhielt in der Baltischen Flotte der Kreuzer „Bajan“, in der Schwarzmeerflotte Linienschiff „Panteleimon“, dem das neue Linienschiff „Joann Slatust“ bei dem Wettbewerb in nahem Abstande folgte.

— Schiffbau. Der Bau der drei Linienschiffe für die Schwarzmeerflotte, deren feierliche Kiellegung bereits Ende Oktober 1911 stattfand (Dezemberheft 1911, S. 1624), wird infolge des unfertigen Zustandes der Hellinge tatsächlich erst im Frühjahr 1912 eine wesentliche Förderung erfahren können. Trotzdem hofft man, die Schiffe in der vorgeschriebenen Zeit fertigzustellen.

— Marinereglement. Ein Erlaß des Kaisers verfügt die Streichung des § 345 des Marinereglements, in dem die Übergabe eines Fahrzeuges an den Feind erörtert wird. Anstatt dessen ist ein neuer Artikel folgenden Inhalts aufgenommen: Der Kommandant ist verpflichtet, sein Schiff zu vernichten, wenn dies keine Möglichkeit hat, den Kampf fortzusetzen, und ihm Gefahr droht, in die Hände des Feindes zu fallen.

— Flugwesen. Die Fliegerschule zu Ssewastopol erhielt vier Flugapparate des neuen Systems Newport. In Kürze werden ihr weitere 16 Apparate desselben Systems, die in Frankreich bestellt sind, geliefert.

— Häfen, Werften. Zeitungsnachrichten zufolge ist der Verkauf der Newskiwerft in St. Petersburg an eine belgische Gesellschaft geplant. Der Gesamtwert der Werft ist auf 18 Mill. Rubel (38,88 Mill. *M*) geschätzt; im Bau sind gegenwärtig sechs Ozeandampfer und zwei Unterseeboote.

Die Arbeiten zum Bau des neuen Handelshafens für Ssewastopol in der Strjeletzki-Bucht werden in nächster Zeit in Angriff genommen; zunächst wird an der Westseite ein großer Wellenbrecher gebaut werden. Die Vorarbeiten für den Bau der Eisenbahn, die den Hafen mit Ssewastopol verbinden wird, sind ebenfalls beendet.

— Handelsschiffbau. Im Amurgebiet wurden im Winter 1910/11 gebaut: 21 Dampfer, 6 Boote mit 2909 PS und einem Fassungsvermögen von 163000 Pud, ferner 24 Barken von 695000 Pud Fassungsvermögen. 1911 umfaßte die Handelsflotte des Amurgebiets 446 Fahrzeuge, darunter 118 eiserne, 88 hölzerne Dampfer mit 45000 PS und einem Fassungsvermögen von 1,13 Mill. Pud; ferner 47 Boote mit 1500 PS sowie 170 eiserne und 123 Holzbarken mit einem Fassungsvermögen von 6,596 Mill. Pud (1 Pud = 16,38 kg).

— Handel. Der Außenhandel Rußlands weist 1911 einen Umsatz von 2536400000 Rubel auf, wovon auf die Ausfuhr 1513700000, auf die Einfuhr 1022700000 Rubel entfallen. Die Ausfuhr hat gegen 1910 eine Zunahme von 9,4 Prozent, die Einfuhr eine solche von 7,4 Prozent aufzuweisen. Nur die Ausfuhr von Getreide (insgesamt 735171000 Rubel) hatte eine Abnahme um 1,5 Prozent zu verzeichnen.

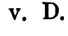
⚜

Österreich-Ungarn. Geschwader. Beide Divisionen des Geschwaders übten seit Anfang März an der dalmatinischen Küste. Der Antritt der alljährlichen Frühjahrsreise des Geschwaders nach der Levante wurde bis Ende März verschoben, da das Geschwader dem Stapellauf des Linienschiffes „Tegetthoff“ am 21. März in Triest und dem am 26. März stattfindenden Empfang des Deutschen Kaisers auf Brioni bei Pola beizuwohnen hatte.

— Namensänderung. Das alte Kasemattschiff „Tegetthoff“ (1878) führt vom 21. März ab den Namen „Mars“.

— Unterseeboots-Schwimmkran. Für das Seearsenal in Pola ist ein Schwimmkran zur Hebung von Unterseebooten im Bau, in dessen Ponton ein 34 m langer und 7,6 m breiter Schacht unter einem Hebegerüst angeordnet ist. Von diesem Hebegerüst führt je ein Hebeseil vorn und achtern bis auf 50 m Tiefe unter der Wasseroberfläche. Man kann mit ihnen Unterseeboote so weit aus dem Wasser herausbringen, daß der Kommandoturm oder eines der Bootsenden freiliegt.

— Dienstgradbezeichnung. Die Einführung des Dienstgrades „Kapitänleutnant“ zwischen dem des Korvettenkapitäns und des Linienschiffsleutnants ist beabsichtigt.

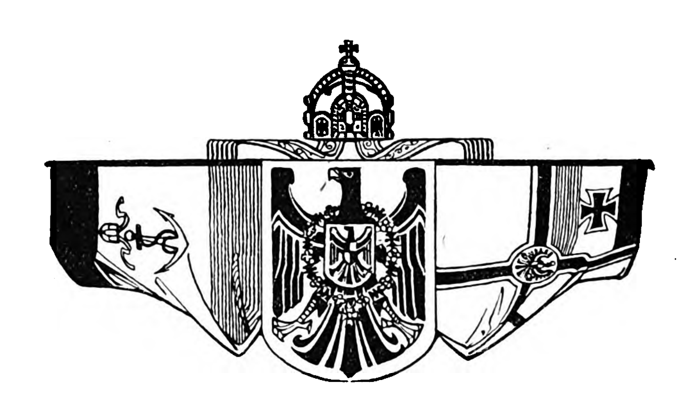




Argentinien. Torpedobootzerstörer „Catamarca" ist nach Erledigung seiner günstig verlaufenen Abnahmefahrten am 1. März von Danzig, wohin er zu deren Erledigung Anfang Januar übergeführt worden war, zur Germaniawerft zurückgekehrt. Infolge der ungünstigen Witterungsverhältnisse, besonders des starken Eises halber, mußten sie einen vollen Monat unterbrochen werden.

Erst am 25. Februar konnten die Versuche wieder aufgenommen werden, worauf sie ohne Unterbrechung glatt erledigt wurden. Nach ihrem günstigen Ergebnis hat die Kommission für das zweite Boot „Jujuy" auf die Ausführung der Hauptfahrt, nämlich der 6stündigen forcierten Fahrt, verzichtet.

Das Boot erreichte trotz Windstärke 4 bis 5 und erheblicher Dünung als Mittel der 6stündigen Fahrt 34 und als Höchstgeschwindigkeit 36 kn.



Verschiedenes.

Der Davis-Geschütztorpedo.

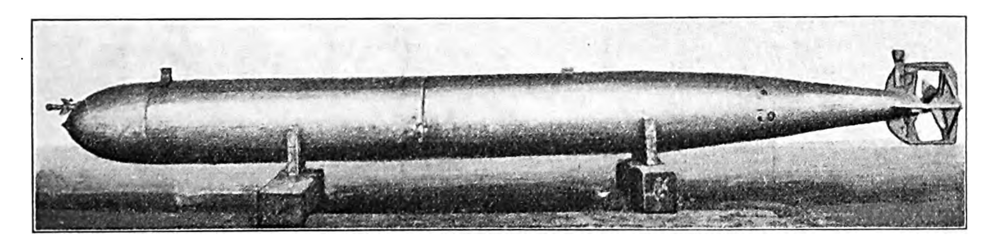
Nach „Engineer“ vom 23. Februar 1912.

(Mit 7 Abbildungen.)

Vor kurzem sind vom Marinedepartement der Vereinigten Staaten Schießversuche mit dem Davis-Torpedo abgehalten worden, die geeignet sind, die Aufmerksamkeit auf diese neue Unterwasserwaffe zu lenken.

Bei dem Torpedo des Kommander Davis ist bekanntlich der Gefechtskopf mit Schießwolladung durch ein in den Torpedo eingebautes Geschütz ersetzt, das im Moment des Auftreffens des Torpedos auf das Ziel eine Granate mit brisanter Füllung abfeuert. Dieses Geschoß soll die Doppelwände des Schiffes und das dahinter liegende Torpedoschott durchschlagen und erst dann inmitten der vitalen Teile des Schiffsinnern zur Detonation gebracht werden.

Abbild. 1.



Der bei den Versuchen verwendete Torpedo (Abbild. 1) hatte ein Kaliber von 45,7 cm. Das 182,9 cm lange Geschützrohr aus Vanadiumstahl mit 1,3 cm Wandstärke und 20,3 cm Kaliber war mit seinem hinteren Teil in den Luftkessel eingebaut und an der Mündung mit einem dünnen wasserdichten Deckel verschlossen. Bei den ersten privaten Erprobungen des Davis-Torpedos betrug das Geschoßgewicht 97,5 kg, die Granatfüllung 15,9 kg, die Kartuschladung 4 kg rauchloses Pulver, die Mündungsgeschwindigkeit 269,7 sec/m, die errechnete Durchschlagskraft sollte imstande sein,

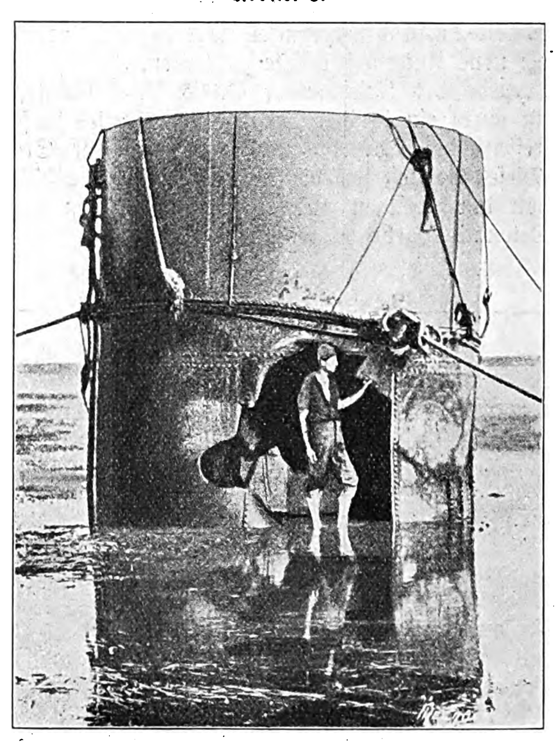
Abbild. 2.

11,4 cm Stahl zu durchschlagen. Bei den letzten Versuchen des Marinedepartements soll die Mündungsgeschwindigkeit auf 304,8 sec/m gesteigert worden sein, das Geschoßgewicht 132,9 kg, die Granatfüllung 18,1 kg betragen haben. Die Rohraufnahme nach den Versuchen soll nicht die geringste Deformation ergeben haben, so daß man eine Vergrößerung der Ladung und damit eine Steigerung der Mündungsgeschwindigkeit für möglich hält.

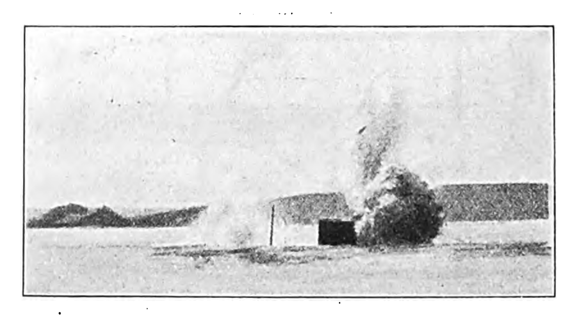
Die Konstruktion des Torpedos mit dem Geschütz und der Abfeuerungseinrichtung ist aus Abbild. 2 ersichtlich.

Die äußere Kopfhülle ist wasserdicht bis auf zwei kleine Ausströmöffnungen, die zunächst durch Stifte verschlossen sind und sich erst beim Auftreffen auf das Ziel öffnen, um die Pulvergase aus- und das Wasser eintreten zu lassen. Die Abzugsstange L ist bis zum Abfeuern des Torpedos durch den Propeller E gegen eine


Abbild. 3.



Abbild. 4.



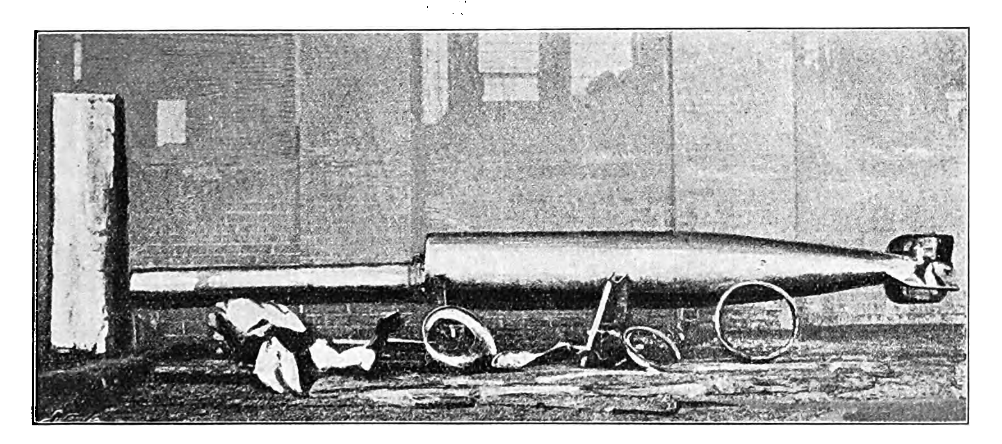
rückläufige Bewegung und vorzeitige Betätigung der Abfeuerungseinrichtung gesichert. Erst nach Beginn des Torpedolaufs im Wasser schraubt sich der Propeller durch den Fahrtstrom nach vorn bis zur Begrenzung e und gestattet nun eine Rückwärtsbewegung der Abzugsstange beim Auftreffen auf das Ziel. Durch die Stange L wird der Sperrhebel J gedreht, dadurch der Schlagbolzen ausgelöst und die Zündung betätigt.

Zum Laden des Geschützes kann der Kopf des Torpedos leicht abgenommen werden. Für Friedensübungen sind Exerziergranaten zu verwenden, und der Torpedo kann wie sonst mit Übungskopf geschossen werden.

Über die Schießversuche mit dem Davis-Torpedo ist folgendes bekannt geworden.

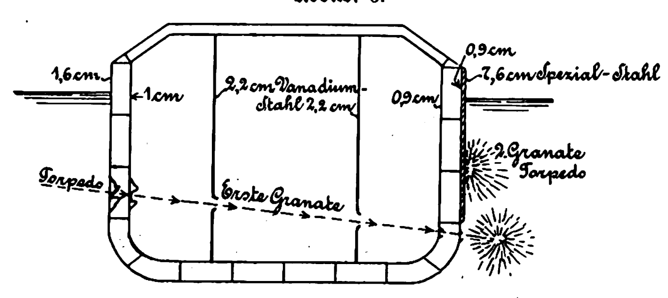
Bei dem ersten privaten Versuche wurde der in Abbild. 3 und 4 dargestellte Caisson von 4,8 m Höhe und 3,7 m Durchmesser verwendet. Der Torpedo wurde

Abbild. 5.



an einem Draht an die beabsichtigte Auftreffstelle 1,5 m unter Wasser geführt; das abgefeuerte Geschoß durchschlug den Caisson vollständig, ohne zu detonieren, und ging 53,3 m hinter ihm in den Grund. Auf der Angriffsseite war die Bordwand durch die Pulvergase aufgerissen, die hinteren Schotten waren glatt durchschlagen. Ein Teil des Torpedokopfes lag im Caisson (Abbild. 3), Geschütz, Kessel und Hinterteil des Torpedos waren 12 m vom Auftreffpunkt zurückgeschleudert. Der Granatzünder hatte versagt. Abbild. 5 zeigt den nach dem Schuß geborgenen Torpedo. Aus dem

Abbild. 6.



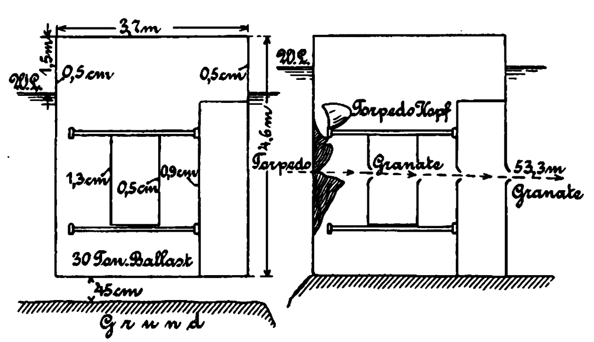
Versuch wurde der Schluß gezogen, daß der Geschütztorpedo, selbst wenn er durch ein Schutznetz aufgehalten wird, noch zur vollen Wirkung kommt, da auch Netz und Wasserschicht vor dem Durchschlagen der Doppelwand und des Torpedoschotts von dem Geschoß glatt passiert würden.

Die beiden Schießversuche des Marinedepartements fanden im Oktober und November v. Js. in der Chesapeake-Bay gegen den in Abbild. 6 wiedergegebenen Caisson statt. Dieser stellte auf der einen Seite ein ungepanzertes, auf der anderen

ein gepanzertes Ziel dar. Die Torpedoschotte bestanden aus 2,2 cm starkem Vanadium-Stahl.

Beim ersten Versuch ging die Granate durch die Doppelwand, beide Torpedoschotten und auf der Leeseite wieder durch Innen- und Außenwand hindurch und explodierte hinter dem Caisson im Wasser. Sie war unbeabsichtigt abgelenkt und hatte die gepanzerte Rückwand, an der man sie vermutlich unter allen Umständen zur Explosion hatte bringen wollen, verfehlt. Der Verzögerungszünder hatte wieder versagt.

Abbild. 7.



Nachdem Torpedo und Scheibe wieder instandgesetzt waren, wurde der zweite Schuß gegen den 7,6 cm Unterwasser-Außenpanzer des Ziels gefeuert. Die Granate durchschlug den Panzer nicht, beschädigte ihn jedoch und brachte den Caisson infolge der entstandenen Leckagen zum Sinken (siehe Abbild. 6 und 7).

Aus den Schießversuchen der Marine geht hervor, daß ein 5 cm starker Panzer keinen hinreichenden Schutz gegen einen Davis-Torpedo mit 20,3 cm-Geschütz gewährt. Ein abschließendes Urteil konnte im übrigen auch aus diesen Versuchen nicht gewonnen werden, da es infolge Versagens des Verzögerungszünders nicht gelang, ein Geschoß im Innern des Caissons zur Detonation zu bringen.

Kahle.



Ein Wort für die Nebenmeridianbreite.

Der Leitfaden für den Unterricht in der Navigation, 5. Auflage 1909, enthält über die Nebenmeridianbreite nur einen sehr kurzen Abschnitt (auf Seite 140), dessen Quintessenz lautet: „Die Methode ist nur anwendbar eine bestimmte Zeit vor oder nach der Kulmination. Es wird deshalb meist die Höhenmethode vorgezogen, deren Anwendbarkeit nicht begrenzt ist.“ Im übrigen ist auf das Lehrbuch der Navigation verwiesen.

Diese Behandlung des Gegenstandes klingt nach sehr geringer Wertschätzung der Nebenmeridianbreite.*) Und dabei besitzt sie doch die großen Vorzüge, daß sie kaum $^1/_4$ der Rechenarbeit verursacht wie die Höhenmethode, an Einfachheit vielmehr der Meridianbreite nahekommt und zeitlich gar nicht so eng begrenzt ist, daß man sie nicht in der Praxis sehr oft anwenden könnte.

*) Siehe auch die analoge Bemerkung im gleichen Leitfaden auf Seite 139, Zeile 5 und 6 von oben.

Freilich, wenn man dem Navigationslehrling nur das unbedingt Nötigste beibringen will, so kommt er ja mit Meridianbreite und Höhenmethode aus und er braucht von der Nebenmeridianbreite überhaupt nichts zu wissen. Aber so sehr ist die Navigation doch hoffentlich noch nicht von anderen Lehrfächern in die Enge getrieben, daß wir ein so elegantes und einfaches Verfahren wie die Nebenmittagsbreite (nach unseren Naut. Taf. 18a und b) fallen lassen müßten. Wer einwendet, sie sei mit Ungenauigkeiten behaftet, dem ist zu erwidern, daß auch die Meridianbreite sehr ungenau sein kann, und daß ebensoviel Kritik dazu gehört, eine Kulminationsbreite stets richtig zu beobachten, wie dazu, die Fehler der Nebenmeridianbreite zu vermeiden. Ich kann jedenfalls versichern, daß ich mich durch praktische Erwägungen noch weniger als durch theoretische dazu überreden lassen kann, „die Höhenmethode der Nebenmeridianbreite vorzuziehen“.

Im Gegenteil, ich ziehe die letztere sogar noch der Meridianbreite vor und möchte hiermit auf Grund praktischer Erfahrungen empfehlen, die Nebenmeridianbreite an Stelle der Kulminationsbreite anzuwenden.

Vom rein rechnerischen Gesichtspunkt aus gesehen ist ja die Meridianbreite eine der einfachsten Aufgaben, die die astronomische Steuermannskunst überhaupt kennt. Aber abgesehen davon, daß bewölkter Himmel stören kann und daß das gebräuchliche Verfahren zum Messen der Meridianhöhe ziemlich ermüdend ist, ist die Beobachtung der richtigen Meridianhöhe nicht immer so leicht, wie es nach dem Leitfaden scheint: Bei erheblicher Fahrt des Schiffes in Richtung des Meridians erzeugt die Ortsveränderung des Beobachters eine Höhenänderung, die bewirkt, daß die größte Gestirnshöhe nicht im Augenblick des Meridiandurchganges gemessen wird, sondern früher oder später. Um ein Bild vom Betrage dieses Fehlers zu geben, sei ein extremer Fall vorgeführt:

Ein Schiff steuere Kurs Süd, Fahrt 24 sm, und stehe im wahren Mittag auf 50° nördl. Br. Die $\odot$ δ sei 0. Die Höhenänderung der Sonne infolge der Ortsveränderung des Schiffes beträgt 0,4′ in 1^m. Die natürliche Höhenänderung (infolge der Erddrehung) ist laut Naut. Taf. $18 = c \cdot m^2$, im vorliegenden Falle $0{,}027 \cdot m^2$.

Das	Schiff	steht	6^m	vor dem	wahren	Mittag	auf	50°	2,4′	nördl.	Br.
"	"	"		im	"	"	"	50°	0′	"	"
"	"	"	6^m	nach dem	"	"	"	49°	57,6′	"	"
"	"	"	8^m	" "	"	"	"		56,8′	"	"
"	"	"	10^m	" "	"	"	"		56,0′	"	"
"	"	"	15^m	" "	"	"	"		54′	"	"

Zu diesen sechs Zeiten wird man gemäß Naut. Taf. 18 folgende Sonnenhöhen messen:

		also gegen die Höhe im wahren Mittag mehr (—) oder weniger (+)
um	$23^h\ 54^m$ $\ominus$ h = 39° 57,6′ — 1,0′ = 39° 56,6′	+ 3,4′
"	$0^h\ 0^m$ 40° 0′ ± 0′ = 40° 0′	± 0′
"	$0^h\ 6^m$ 40° 2,4′ — 1,0′ = 40° 1,4′	— 1,4′
"	$0^h\ 8^m$ 40° 3,2′ — 1,7′ = 40° 1,5′	— 1,5′
"	$0^h\ 10^m$ 40° 4,0 — 2,7′ = 40° 1,3′	— 1,3′
"	$0^h\ 15^m$ 40° 6,0′ — 6,1′ = 40° 0′	± 0′

Die größte Höhe wird also um $0^h\ 8^m$ w. O. Zt. gemessen, und sie ist 1,5′ größer als die Mittagshöhe. Beachtet nun der Beobachter die eigene Ortsveränderung nicht, mißt er also die Sonne nicht im wahren Mittag, nach der Uhr, sondern beobachtet er einfach wie üblich die größte Höhe, so erhält er diese im vorliegenden Falle nicht nur um 1,5′ zu groß, sondern er kommt auch 8^m zu spät zum Rechnen —

und zum Mittagessen. Für den vielbeschäftigten Kriegschiffsnavigateur von heute ist aber jede Ersparnis an Freizeit wertvoll. Seine Freizeit beginnt erst mit Abgabe des Mittagsbestecks an den Kommandanten. Vor dem Mittag ist aber in der Regel eine Stunde Zeit übrig, in der nichts zu tun ist.

Wer von dieser Stunde einen Teil benutzt, um die nötigen Reduktionsberechnungen für eine Nebenmeridianbreite vorzubereiten, der wird die Früchte dieser kaum empfundenen Mehrarbeit ernten, indem er die Beobachtung für die Mittagsbreite schon 5, 10, auch 15 Minuten vor dem wahren Mittag macht und dann mit Hilfe der vorbereiteten Rechnungen sein ganzes Besteck schon vor dem wahren Mittag fertig hat.

Hierzu werden errechnet: Uhrzeit der Sonnenkulmination, dann für einen oder besser mehrere zweckmäßige Zeitpunkte vor der Kulmination die Versegelung in Richtung des Meridians bis zum Mittag und die „Reduktion auf dem Meridian" ($= c \cdot m^2$ nach Naut. Taf. 18). Die Summe oder Differenz beider gibt die „Mittagskorrektion" für die betreffende Höhe.

Näheres wird folgendes Beispiel zeigen:

1911 September 10. gegißte Mittagsbreite = 40° 10′ N, wahrscheinlichste Mittagslänge = 30° 31′ W. ☉ $\delta = + 5° 14'$. Kurs N 28° W rw, Fahrt 13 sm. Naut. Taf. 1 ergibt (Eingänge: Entfernung 13 sm, Kurs 28°) stündliche Versegelung in Richtung des Meridians = 11,5 sm, und zwar nach Norden (von der Sonne weg, die Höhe nimmt ab).

☉ kulminiert nach BU um $12^h 37{,}3^m$ (Berechnung auf zehntel Minuten genügt).

Für Stundenwinkel m =	Meridianversegelung	Taf. 18a c = 0,044 c · m² =	Sp. 2 + 3 oder Sp. 2 − 3 = Mittagskorrektur	Gilt für Uhrzeit
1.	2.	3.	4.	5.
12^m	2,3′ N	6,3′	+ 4,0′	12^h $25{,}3^m$
10^m	1,9	4,4	+ 2,5	$27{,}3^m$
8^m	1,5	2,8	+ 1,3	$29{,}3^m$

(Bei diesem Beispiel tritt die größte Höhe 2^m vor dem wahren Mittag ein und ist nur 0,2′ größer als die Höhe im wahren Mittag. Das ändert aber nichts an der Zweckmäßigkeit des Verfahrens.)

Man beginnt nun die Sonnenbeobachtung, wenn die BU etwa $12^h 24^m$ zeigt, läßt sich melden, wenn noch 10^s an der vorgesehenen Beobachtungszeit fehlen, und mißt dann ohne Eile die Höhe. So wird man ungefähr zur beabsichtigten Zeit messen. Die tatsächliche Beobachtungszeit wird aber aufgeschrieben. — Im vorliegenden Falle möge man folgende Beobachtungen am Instrument ablesen (nach Anwendung der Inderkorrektion):

12^h $25{,}4^m$ ☉ h = 54° 50′
$27{,}2^m$ 51′
$29{,}3^m$ 53′

Addiert man zu jeder dieser Höhen die oben berechnete „Mittagskorrektur", so findet man die Höhe, die man im Schiffsort für $12^h 37{,}3^m$ im Meridian messen würde, also:

54° 50′ + 4,0′ = 54° 54′
51′ + 2,5′ = 53,5′
53′ + 1,3′ = 54,3′

folglich Meridianhöhe im Mittel = 54° 54′.

Hier zeigt sich ein besonderer Vorteil des Verfahrens: die Selbstkontrolle. Denn alle gemessenen Höhen + zugehörige Mittagskorrektur sollten die gleiche Zahl ergeben. Abweichungen, wie im vorstehenden Beispiel, rühren von Beobachtungsungenauigkeiten her.*)

Einer besonderen Erörterung bedarf noch die Frage: wie lange Zeit vor dem wahren Mittag darf ich beobachten, ohne unzulässige Fehler in das Besteck hineinzutragen? Die einzige spezifische Fehlerquelle des Verfahrens ist die Ungenauigkeit, die in der angenommenen Mittagshöhe liegt. Setzen wir den Fall, die verwendete Länge erwiese sich als fehlerhaft um 15′. Das bedeutet einen Fehler von 1^m in der angenommenen Kulminationszeit. Damit werden alle Stundenwinkel um 1^m falsch, also wird das Produkt $c \cdot m^2$ fehlerhaft und folglich auch die Breite.

Wie groß der angerichtete Schaden wird, das läßt sich berechnen nach der Differentialformel $d(c \cdot m^2) = 2 \cdot c \cdot m \cdot dm$, oder in Worten: der Fehler in $c \cdot m^2$ (also der Breitenfehler) ist direkt proportional dem Fehler der angenommenen Länge (d m), dem Stundenwinkel (m) und dem Werte c aus Naut. Taf. 18a. Will ich also einen geringen Breitenfehler haben, so muß ich dafür sorgen, daß das Produkt $2c \cdot m \cdot dm$ möglichst klein wird. Um dies zu erreichen, muß mindestens einer der drei Faktoren recht klein sein. Auf c hat man keinen Einfluß; m darf nicht zu klein gemacht werden: ich will ja gerade einige Zeit vor Mittag beobachten, damit sich das Verfahren lohnt. So bleibt dm, der Fehler in der angenommenen Länge. Um diesen möglichst klein zu machen, soll man nicht einfach die gegißte Länge bei Berechnung der Kulminationszeit zugrunde legen. Vielmehr wird man sich aus den Vormittagsstandlinien ein Urteil zu bilden haben, welche Versetzung in Länge gegen das gegißte Besteck vorhanden ist. Den danach wahrscheinlichsten**) Wert der Mittagslänge muß man dann in die Rechnung einführen. Auf diese Weise sollte es bei gutem Wetter immer gelingen, den Fehler in Länge auf wenige Bogenminuten herunterzudrücken. Zu bemerken ist hierbei, daß eine gegenüber der beabsichtigten Zeit verfrühte oder verspätete Beobachtung auch einen Fehler im Stundenwinkel darstellt, wenn man nicht für die Beobachtungszeit interpoliert.

Setzt man als immer noch mögliche Unsicherheit in Länge einen Wert von $7{,}5' = 0{,}5^m = dm$ in die Differentialgleichung ein, so wird

$$d(c \cdot m^2) = d\varphi = 2 \cdot c \cdot m \cdot 0{,}5 = c \cdot m.$$

Hieraus ist für den gerade gültigen Wert von c leicht der Stundenwinkel m zu errechnen, zu dem man frühestens beobachten darf, wenn ein bestimmter Höchstfehler von $d\varphi$ nicht überschritten werden soll. Bei der vorsichtigen Bewertung von dm mit 7,5′ halte ich es für zulässig, als höchsten erträglichen Fehler in Breite 1′ anzusetzen. Dann ergibt sich die früheste Beobachtungszeit aus folgendem Täfelchen:

5^m	vor	0^h	w. O. Zt.	bei		$c = 0{,}2'$
10^m	„	0^h	„	„	„	$c = 0{,}1'$
20^m	„	0^h	„	„	„	$c = 0{,}05'$.

*) Sie können auch vom Fehler der angewandten Länge herrühren. Hierüber siehe weiter unten sowie H. Brunswig, Tabellen zur Bestimmung der Breite. Verlag Eckardt & Meßtorff, Hamburg.

**) Man verwechsele diesen Begriff der wahrscheinlichsten, d. h. mutmaßlich richtigen Länge nicht mit der Länge des sogen. „wahrscheinlichen Schiffsorts“ auf einer Standlinie vom Vormittag. Dieser im Lehrbuch der Navigation (Band II, Seite 185 ff.) und Leitfaden (Seite 121 ff.) gewählte Ausdruck „wahrscheinlicher Schiffsort“ ist nicht unanfechtbar. Der „wahrscheinliche Schiffsort“ auf einer Standlinie hat nämlich die paradoxe Eigenschaft, daß er ziemlich wahrscheinlich nicht der tatsächliche Schiffsort ist. Der Name führt also irre, und ich möchte als Ersatz die Bezeichnung „verbesserter“ oder „möglicher“ Schiffsort vorschlagen, wenn man nicht den unhandlichen Ausdruck „Bestimmungspunkt auf Standlinie n“ wählen mag.

Wenn man sich in Naut. Taf. 18a die Werte von c ansieht, so erkennt man, daß in der weitaus größten Mehrzahl aller praktischen Fälle die Beobachtung spätestens 10^m vor der Kulmination stattfinden kann, und daß dann der obengenannte Höchstfehler in Breite von 1′ nicht entfernt erreicht werden wird — wenn man der Ermittelung der wahrscheinlichsten Länge die nötige kritische Sorgfalt gewidmet hat. Man kann dann auch die Standlinie stets als rein O-W-lich verlaufend ansehen, ein großer Vorteil.

Um Mißverständnissen vorzubeugen, sei noch einmal ausdrücklich betont, daß das vorgeschlagene Verfahren nicht nur bei bedecktem Himmel zur Anwendung kommen soll, sondern gerade auch bei unbehinderter Beobachtungsmöglichkeit: statt der Meridianbreite. Vielleicht scheint der Vorschlag auf den ersten Blick umständlich, und natürlich setzt er etwas Komplizierteres an Stelle der Mittagsbreite, die so frei von Verwicklungen ist, daß schon der Seekadett sie beherrschen lernt. Mein Vorschlag rechtfertigt sich nur durch die erzielte Zeitersparnis.

Bei bedecktem Himmel, der das Gelingen einer Sonnenbeobachtung zur vorgenommenen Zeit wenig wahrscheinlich macht, ist natürlich der Wert der Vorausberechnungen für einen kurzen Zeitraum ziemlich problematisch. Aber dann lohnt es sich, die Berechnungen für einen längeren Zeitraum zu machen, sagen wir im Falle des vorliegenden Beispiels für die Zeit von 20^m vor bis 20^m nach Mittag. Diese Arbeit ist vor allem für einen, der den Rechenstab handhaben kann, ziemlich einfach, und man kann dann für die Uhrzeit der Beobachtung interpolieren.

Für die Meridianbeobachtungen von Fixsternen oder Planeten kann diese Vorausarbeit nicht so sehr empfohlen werden: Es ist bei Sternsbeobachtungen in der Regel ziemlich gleichgültig, ob man vorher rechnet oder nachher, und überdies kennt man bei Sternsbestecken die wahre Länge meist nicht so gut vorher wie beim Mittagsbesteck.

In diesem Zusammenhange möchte ich noch einer weiteren Möglichkeit Erwähnung tun, wie man die Muße der letzten Stunde vor Mittag zu einer Zeitersparnis nach der Mittagsbeobachtung benutzen kann: Errechnet man nämlich für die gegißte Mittagsbreite die zugehörige ☉h im Meridian, so ergibt die Differenz zwischen dieser vorausberechneten und der beobachteten Meridianhöhe sogleich die Korrektion, die auf die gegißte Breite anzuwenden ist, um die observierte Mittagsbreite zu erhalten.

Beispiel: 1911 September 10. Wahrscheinliche Mittagslänge = 30° 31′ W.

12^h 0^m geg. Br. =	40° 10′ N
☉ δ = +	5° 14′
erwartete ☉ z =	34° 56′
erwartete ⊖ h =	55° 4′
— GV (NT. 10) =	— 9′
erwartete ☉ hg =	54° 55′
beobachtete ☉ hg =	
$\triangle \varphi$ =	
12^h 0^m geg. Br. =	40° 10′ N
12^h 0^m obs. Br. =	

($\varphi = z + \delta$, also $z = \varphi - \delta$)

Soweit ist die Niederschrift im Berechnungsbuch gemacht. Dann beobachtet man. Nach dem früheren Beispiel ergaben die Nebenmeridianhöhen 12, 10 und 8 Min. vor Mittag eine „beobachtete ☉ hg im Meridian“ von 54° 54′. Die erwartete war 54° 55′, also $\triangle \varphi = 1'$. Dies wird auf die gegißte Breite angewandt nach der bekannten Regel: Ist die beobachtete Höhe größer als die erwartete,

so stehe ich dem Gestirn näher, als ich vermutete — und umgekehrt. Also sehen die letzten fünf Zeilen, nach der Beobachtung ausgefüllt, so aus:

erwartete ⊙ hg =	54° 55′
beobachtete ⊙ hg =	54° 54′
$\triangle \varphi$ =	1′
12h 0m geg. Br. =	40° 10′ N
12h 0m obs. Br. =	40° 11′ N

Dieses Ergebnis wird ein leidlich geübter Rechner etwa 1m nach dem Ablesen der letzten Höhe am Instrument niedergeschrieben haben. Hat man sich nun noch die Errechnung der observierten Mittagslänge in praktischer Weise vorbereitet, so ist es ein Leichtes, das ganze Mittagsbesteck noch vor der Kulmination der Sonne fertig zu haben.

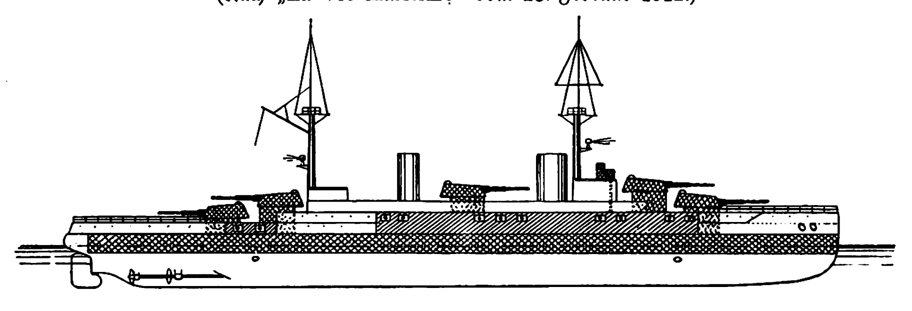
Unsere Lehrbücher geben die besten Methoden an, um nach ausgeführter Beobachtung die Rechnungen durchzuführen. Die Anforderungen der Praxis rechtfertigen stellenweise ein Abweichen von den schulmäßigen Rechenmethoden. Deshalb schienen mir vorstehende Ausführungen nützlich.

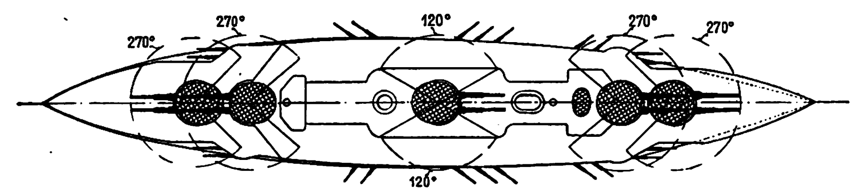
Kurtz.



Die französischen Linienschiffe des Etats 1912.

(Nach „La Vie Maritime“ vom 25. Februar 1912.)





Wasserverdrängung: 23 500 bis 24 000 t.
Bewaffnung: Zehn 34 cm-Geschütze,
zweiundzwanzig 14 cm-SK,
vier 45 cm-Torpedobreitseitrohre.
Geschwindigkeit: 20 kn.

Bewaffnung: Das 34 cm-Geschütz verfeuert ein Geschoß von 540 kg Gewicht mit 25 kg Melenitladung, also 4,6 Prozent des Geschoßgewichts, demnach ein in der Richtung des obus de semi-rupture (Ladung 6 Prozent des Geschoßgewichts)

weiterentwickeltes obus alourdi (Ladung 3 Prozent des Geschoßgewichts)*) (englisches 34,3 cm-Geschoß, 566 kg Geschoßgewicht). Die Bestreichungswinkel der Türme betragen 270° für die nach den Schiffsenden zu stehenden, auch für die überhöht angeordneten, 120° nach jeder Seite für den mittleren Turm, also von querab 60° nach vorn und achtern.

Die neuen Türme weisen vor denen der „Jean Bart“ folgende Vorzüge auf:

Das Heißen der Geschosse und ihre Horizontalförderung in den Umladekammern geschieht elektrisch durch Motoren, die vollkommen eingekapselt in den Geschoßkammern selbst stehen.

Als Munitionsausrüstung sind für jedes Geschütz 100 Schuß vorgesehen, 90 Schuß Normalausrüstung und 10 Schuß Zuschlag.

Die zweiundzwanzig 14 cm-SK, Modell 1910, werden in gepanzerten Kasematten aufgestellt und auf zehn Gruppen wie folgt verteilt: Acht Gruppen in einer vorderen Kasematte auf dem Oberdeck und zwei in einer achteren Kasematte auf dem Hauptdeck, und zwar besteht jede Gruppe aus zwei Geschützen, nur die beiden Mitschiffsgruppen in der vorderen Kasematte aus je drei Geschützen. Die für diese Kanonen vorgesehene Lafette ist mit einem vergrößerten Schutzschild versehen, der gestattet, daß der Geschützführer dicht an der Kasemattwand steht und so für die Torpedobootabwehr freies Gesichtsfeld hat. Wie auf „Jean Bart“ wird jedes Geschütz mit 275 Schuß ausgerüstet; für das Nachtgefecht liegen in der Nähe jedes Geschützes 24 Schuß bereit, und zwar verteilt sich diese Bereitschaftsmunition auf besondere Bereitschaftslager, auf die Racken und auf die Kettenförderwerke.

7,5 cm-SK sollen nicht aufgestellt werden. Die 4,7 cm- und 3,7 cm-K sind nur als Boots- und Salutgeschütze vorgesehen.

Für die Feuerleitung wird auf dem Kommandoturm in einer drehbaren Haube aus 8 mm-Stahl ein Entfernungsmeßgerät von 3,66 m Basis aufgestellt. Die Kappe schützt den Entfernungsmesser und seine Leute gegen Gasdruck und Knall der Kanonen. Sie ist maschinell drehbar. Je ein Reserve-Artillerie-Leitstand ist in den überhöht stehenden Türmen vorn und achtern und im Mittelturm vorgesehen. Der vorderste Turm kann als Reservestand für die Schiffsführung dienen.

Die vier Torpedorohre werden wahrscheinlich vom geänderten „Charlemagne“-Typ sein, der gestattet, Schüsse nacheinander ohne Bewegung des Führungslöffels abzugeben. Die Torpedos werden 45 cm Kaliber haben und von einem Modell sein, an dem man gegenwärtig noch arbeitet (angeblich auf 4000 m 30 kn Geschwindigkeit); die Ausrüstung des Schiffes wird aus 24 Torpedos bestehen.

Panzerung. a) Schwere Artillerie. Die Frontplatten (der Drehtürme) werden auf Kosten der Seitenplatten verstärkt werden. Die Frontplatten werden 430 mm und die Seitenplatten nur 250 mm dick sein, was ohne Gewichtsänderung und ohne Verschlechterung der Ausbalancierung möglich ist. Die Panzerung der Barbetten bleibt dieselbe wie auf „Jean Bart“; sie wird also 270 mm dick sein einschl. der Haut hinter dem Panzer.

b) Der übrige Panzer. Die Seiten- und Kasematt-Panzerung ist dieselbe wie auf „Jean Bart“. Der hintere Kommandoturm wird wegfallen.

Unterwasserschutz. Die Schiffe werden keinen Unterwasser-Caisson-Schutz haben. Dafür werden Torpedoschutznetze zur Einführung gelangen. Diese Anordnung wird von der Fachpresse als unzureichend kritisiert.

Scheinwerfer. Für die Geschützgruppen der Nebenartillerie sind Scheinwerfer von 90 cm Durchmesser vorgesehen und außerdem zwei hochstehende (la ligne

*) Nauticus 1910 S. 244, 245.



haute) Scheinwerfer desselben Durchmessers; die entsprechenden Scheinwerfer des „Jean Bart“ haben nur 75 cm Durchmesser.

Hauptmaschinen. Die Hauptmaschinen gleichen im Prinzip denen der Panzerschiffe „France“ und „Paris“. Der Kesseltyp ist noch nicht bestimmt. Die Kessel werden in drei gleichen Heizräumen gruppiert werden, die keine Doppelgänge mehr haben. Die Zahl der Schornsteine ist auf zwei herabgesetzt, um die Zielfläche und die Splitterwirkung zu verringern.

Die Ascheejektoren sind neuen Modells mit elektrischem Motor.

Brennstoffvorrat. Die Bunker sollen 2700 t Kohlen fassen. Der Normalvorrat wird 900 t betragen. Außerdem können 300 t Heizöl als Zuladung genommen werden.

Bootsheißmaschinen. Die elektrischen Bootsheißmaschinen werden mit dem Universalvorgelege Janney versehen. Die Dynamos für die Hilfsmaschinen sind dieselben wie auf „Jean Bart“.

Schiffbauliches. Dank dem Wegfall der Seitentürme können im ganzen Mittelschiff Längsschotte im Verlaufe der seitlichen Schotten der Heizräume durchgeführt werden. Die Niedergänge gehen alle vom oberen Panzerdeck aus und durchschneiden das Zellendeck in Schächten. Diese Anordnung wird in vollkommener Weise das ganze Zellendeck gegen jedes Eindringen von Wasser und Rauch, die von unten kommen, schützen und den Verkehr nach dem Unterschiffe sicherstellen, auch wenn Wasser in das Zellendeck eindringt.

Zur Isolierung der Munitionskammern werden nicht mehr Korksteinplatten, sondern es wird entschwefelte Schlackenwolle verwendet, die die Bleche nicht angreift und vollständig unverbrennbar ist. Das Fluten jeder einzelnen Munitionskammer soll unter allen Umständen in höchstens 10 Minuten bewirkt werden können. Auf Grund der Erfahrungen bei der „Liberté“-Katastrophe soll an Bord der Schiffe eine Zentralstelle an Deck geschaffen werden, von der aus die Flutventile der Munitionskammern bewegt werden können. Ferner sollen die Entlüftungsrohre der Munitionskammern bis über das Oberdeck geführt werden, damit im Falle eines Brandes in der Kammer Rauch und Flammen durch diese Rohre nicht in die anderen Decks dringen können. Die Kohlenbunker, Material- und Proviantlasten werden mit einer Dampflöscheinrichtung ausgerüstet. Zwei seitliche Wasserkammern zur Schlingerdämpfung sind vorgesehen. Die Dockkiele sind weggelassen; die Stapelungen beschränken sich nur auf das Mittelschiff; dadurch werden ungefähr 14 cm Tiefgang erspart, und das Schiff kann im Dock auf drei Flächen aufsitzen, die in einer Ebene liegen: einer Kielfläche und zwei Seitenflächen.

Die Schiffe werden zwei Masten von 48 m Höhe über der Wasserlinie erhalten.

Besatzung. Die Besatzung wird aus 43 Offizieren, 38 Deckoffizieren, 1064 Unteroffizieren und Mannschaften, 21 Zivilpersonen, also im ganzen aus 1166 Mann bestehen.



Zur Geschichte des Aufstandes der Ko ming tang.

Ein bei der Schriftleitung der „Marine-Rundschau" eingegangener Bericht schildert die Lage im Norden Chinas um die Jahreswende 1911/12 folgendermaßen:

Die Bewegung, welche ausgehend von einer Militärrevolte in Wu chang und begünstigt durch das infolge der Mißernten des Sommers besonders stark auftretende Bandenwesen jetzt die größere Anzahl der Provinzen ergriffen hat, traf die Regierung nicht ungewarnt.

Schon im vorigen Jahre habe er, so erzählt Prinz Pulun jetzt, aufmerksam gemacht auf die Gefahren, welche eine weitere Verschleppung der Verfassungsreform mit sich bringe. „Aber sie haben mich einen Verräter gescholten und mich behandelt schlimmer als einen Hund, so daß ich habe schweigen müssen." Bis vor kurzem sei es verboten gewesen, den Namen der „Ko ming tang" vor dem Regenten überhaupt nur zu nennen, einer Partei, von deren Tätigkeit in Südchina noch Frühjahr und Sommer des letzten Jahres Beweise genug gegeben hatten und deren Verbreitung bis nach Peking längst bekannt war. Als Schuldigen bezeichnet die öffentliche Meinung weniger den Regenten, dessen guten Willen niemand anzweifelt, der aber vollkommen unter dem Einfluß des Großkanzlers Na tung und des Prinzen Ching gestanden und nie selbständige Ansichten geltend gemacht habe.

Sein Rücktritt hat daher auch zwar zunächst unter den Manchus einige Bestürzung hervorgerufen, die ihre Sache nun ganz verloren glaubten, aber im übrigen keinen weiteren Eindruck mehr gemacht.

Um zu charakterisieren, wie die Stimmung in Peking periodenweise an- und abschwoll, seien noch einmal die am nachhaltigsten wirkenden Ereignisse kurz zusammengefaßt, wie sie, fast möchte man sagen gruppenweise, über die Bevölkerung der Hauptstadt hereinbrachen, bis zum Beginn der Unterhandlungen.

Auf die ersten alarmierenden Meldungen folgte Mitte Oktober die Rückberufung Yuan shi kais und die Konzentrierung der Kaiserlichen unter Yin chang in der Gegend von Dsin yang chou. Nach mehreren kleineren Gefechten in den Tagen des 22. bis 24. Oktober wurde am 27. und 28. Oktober Hankau genommen.

Die Genugtuung über diesen Sieg wurde jedoch erheblich abgeschwächt durch die Meldung, daß auch in Shenhsi Unruhen ausgebrochen seien und von den Rebellen Tung kuan (am Huangho) besetzt sei, um von dort aus in Honan einzudringen. Am selben Tage (29. Oktober) brach der Aufstand in Tai yuean fu (Shanhsi) aus; die Meuterer besetzten Shi chia chuang an der Bahn Chen ting fu—Tai yuean fu und bedrohten die einzige Verbindungslinie der bei Hankau stehenden Kaiserlichen, die Peking—Hankau-Bahn.

Am nächsten Tage reichte der Kommandeur der 20. Division, die aus der Mandschurei nach dem Kriegsschauplatz abgehen sollte, von Lan chou (an der Peking—Mukden-Bahn) aus, einen Thronbericht betreffend Einführung einer Verfassung ein und weigerte sich, weiter zu fahren, ehe nicht seine Forderungen erfüllt seien.

Es folgte nun eine Reihe von Edikten, welche schließlich in der Annahme der 19 vom Reichsausschuß aufgestellten Verfassungsgrundsätze (3. November) und der Berufung Yuan shi kais zum Ministerpräsidenten gipfelten.

Jedoch blieben die Truppen vorläufig bei Lan chou stehen, während ihr Führer sich allen Anerbietungen der Regierung zu entziehen suchte. Aus Shi chia chuang kam am 7. November die Nachricht von der Ermordung Wu lu chengs, der mit den Shanhsi-Rebellen verhandelt hatte, und von Kämpfen der dortigen Kaiserlichen Truppen untereinander. Um dieselbe Zeit wurde die Besetzung Ta tung fus (Nord-Shanhsi) gemeldet, von wo aus Rebellen gegen die Kalganbahn vorzugehen gedächten.

Das Arsenal von Te chou in Schantung sollte in Händen von Aufständischen sein, in Ching kiang pu am Kaiserkanal, in Kiangsu, sollten die Truppen der 13. Brigade gemeutert haben, und der dringend nach Peking berufene Yuan shi kai zögerte immer noch zu kommen.

Erst mit seiner Ankunft am 13. November löste sich die Spannung. Gleichzeitig wurde bekannt, daß die Lan chou-Truppen tatsächlich am 11. November nach Yung ping fu ins Lager zurückgeführt seien und ihr Kommandeur Chang shao tseng sich krank nach Tientsin begeben hatte. Auch in die Lage bei Shi chia chuang kam mit dem 10. November wieder Klarheit.

Am 27. und 28. November erfolgte sodann die Einnahme Han yangs durch Feng kuo chang, am 4. Dezember die Tung kuans durch die J chuen, und mit der Räumung Niang tse kuans am 12. Dezember durch die Shanhsi-Rebellen kam auch Tai yuean fu wieder in die Hände der Regierung. Dagegen fiel Nanking am 2. Dezember.

Dies waren die Tatsachen, die, ausgeschmückt mit den wildesten Gerüchten, die Stimmung unter den Chinesen in der Hauptstadt hin und her wogen ließen.

Dazu kamen die Nachrichten vom weiteren Ausbreiten der Revolution im Süden; die Unklarheit, ob es sich bei neuen Alarmmeldungen nur um Tu fei (Räuberbanden) oder einen organisierten Aufstand der Ko ming tang handele; die Unsicherheit über die Haltung des Regenten; die Besorgnis, daß der Hof alles im Stich lassen und fliehen werde; die Gerüchte gegenseitiger Metzeleien unter Manchus und Chinesen, der kopflose Fortzug aller Südchinesen und vieler hoher Beamter und schließlich der Zweifel, ob nicht die Regierung in ihrem Bestreben, den Unterschied zwischen Manchus und Chinesen zu verwischen, gerade die Bannerleute in der Armee und den Polizeitruppen sich entfremden würde.

Wer nicht fortziehen konnte, war froh, wenn er im Gesandtschaftsviertel sich für alle Fälle eine Unterkunft sichern oder wenigstens aus irgendeiner Beziehung zu einem Ausländer sich das Recht herleiten konnte, die Fahne des betreffenden Staates auf seinem Hause zu hissen oder vor seiner Tür ein entsprechendes Plakat als Warnung für die Ko ming tang anzubringen. Den Europäern, die bereit sein würden, zeitweise in ein chinesisches Haus zu ziehen, wurden hohe Summen versprochen.

Wie in den Manchu-Kreisen vielfach die Hoffnung laut wurde, daß am letzten Ende immer noch das Ausland einschreiten würde, um seine Interessen zu schützen, und selbst der Vater der jetzigen Kaiserin-Witwe, Bruder der verstorbenen Kaiserin Tse hsi, der Herzog Kuei hsiang, den Gedanken äußerte, als letztes Mittel bliebe immer noch, das Ausland mit dem Anerbieten einer Art Finanzkontrolle am Bestehen der Dynastie zu interessieren, so war eine Zeitlang die feste Idee verbreitet, daß die Gesandten um Peking eine neutrale Zone schaffen würden und daß erst außerhalb dieser die Parteien sich nach Belieben schlagen dürften.

So ist es erklärlich, daß von einer fremdenfeindlichen Stimmung nicht das Geringste zu bemerken war. Gegen das Ausland, d. h. gegen weitere Auslandsanleihen richteten sich erst die Proteste, z. B. der Handelskammern von Peking und Tientsin und die Drohbriefe der Ko ming tang, falls man die Regierung unterstützte.

In der Provinz war bis zu Anfang Dezember alles ruhig, abgesehen von Räuberbanden, die nördlich Kalgan und der großen Mauer auftraten. Das Landvolk ist an sich loyal und versteht von den politischen Zielen der Ko ming tang nicht das Geringste. Wie leicht es allerdings von einer Anzahl militärischer Desperados und zugelaufenem Räubergesindel terrorisiert werden kann, zeigt die Geschichte des Aufstandes von Tai yuean fu, der erst zusammenbrach, nachdem die aufs äußerste ausgesogene und ausgeraubte Landbevölkerung nichts mehr beisteuern konnte und auch

das ausgegebene Papiergeld sich mit allen Zwangsmitteln nicht mehr im Verkehr halten ließ. Erst Anfang Dezember traten auch bei Pao ting fu starke Räuberbanden auf, die sich Ta tao huei nannten (große Messersekte) und auf ihren Fahnen die Inschrift trugen: „Schutz dem Norden, Vernichtung dem Süden". An einem Orte durch Polizeitruppen zersprengt, tauchten sie am andern Orte wieder auf und hielten die Bevölkerung dauernd in Unruhe.

Zu wirklichen Gefechten ist es in Chili nur Anfang Dezember längs der Chan hsi-Bahn gekommen. Das bedeutendste fand am 9. Dezember bei Hsing ching hsien statt, wobei sich besonders Teile der 3. Division auszeichneten. Die Kaiserlichen hatten etwa 70 Mann Verluste und sollen sich sehr gut geschlagen haben. Es wird sogar behauptet, daß sie auf die Nachricht von dem Waffenstillstand ihren Führer gezwungen hätten trotzdem weiter zu kämpfen.

Auch sonst sollen sich die Regierungstruppen, in deren Zuverlässigkeit anfangs Zweifel gesetzt wurden, zum mindesten nicht schlechter geschlagen haben als die Rebellen. Daß bei ihrer Haltung die Geldfrage eine große Rolle spielt, ist um so weniger zu verwundern, als das System der Bestrafung durch Löhnungsabzüge bisher eine vortreffliche Gelegenheit bot, ihnen mit Durchstechereien und Betrügereien ihre Bezüge zu kürzen. Jetzt sucht man durch reichliche Soldzahlung und besondere Belohnung — vor einigen Tagen hat erst wieder jeder Soldat der Hankau-Truppen zwei Dollar Extrazulage erhalten — sie um so mehr zu halten, als die Versprechungen der Rebellen noch glänzender sind.

Für die Manchu-Soldaten ist die Äußerung bezeichnend: „Wir essen das Brot des Kaisers, wir bebauen sein Land; fällt der Kaiser, dann ist es auch mit uns aus."

Von den chinesischen Soldaten hört man wieder Äußerungen: sie wollten den Manchus zeigen, daß sie mindestens ebenso tapfer seien wie jene und sich auch nicht fürchteten, in den Tod zu gehen. Die Truppen vor Hankau sollen eine Fortsetzung des Kampfes wünschen und erst recht gereizt sein durch die während des Waffenstillstandes erfolgten Angriffe der Rebellen.

Daß gerade jetzt,*) wo das Militär sich als Herr der Situation fühlt, Ausschreitungen vorkommen, ist begreiflich. So haben die Soldaten der 3. Division sich sowohl in Lang fang, wie später in Pao ting fu allerhand Übergriffe gegen die Bevölkerung zuschulden kommen lassen. Das 10. Regiment derselben Division, das seiner Zeit Yuan shi kai mitbrachte, stach schon äußerlich bedeutend ab gegen die adretten, aber sehr jugendlichen Soldaten der Garde, in die jetzt schon Rekruten von 15 Jahren aufwärts eingestellt werden. Jetzt scheint es täglich mehr zu verbummeln, und Yuan shi kai selbst soll Mühe haben, die Leute in Disziplin zu halten. Sie haben versichert, sie würden auch gegen ihn meutern, sobald er sich auf Seite der Ko min tang stelle.

Äußerlich etwas besser erschienen die Soldaten der gemischten Brigade von Mukden (früherer Führer Lan tien yue, einer der Hauptakteure bei der Lan chou-Affäre, der jetzt angeblich in Ta lien wan für die Ko ming tang agitiert). Sie erinnerten an unsere Rekruten von der Landbevölkerung.

Einen in jeder Beziehung soldatischen Eindruck machten die Truppen der 1. Division. Anscheinend ergänzt durch — zum Teil sehr kräftig und stattlich aussehende — Ersatzmannschaften, hielten sie, solange sie in der Stadt untergebracht waren, musterhafte Ordnung. Später bot sich Gelegenheit, sie bei einer Gefechtsübung in der Nähe des Pei yuan zu beobachten, die sehr sachgemäß, nach deutschem Muster, verlief. Auch das Verhalten der Mannschaften vor der Übung, wo sie weggetreten

*) Januar 1912.

mit zusammengesetzten Gewehren standen, war so, wie man es von einer deutschen Kompagnie erwarten würde. Dagegen war das Schulschießen von eingezogenen Ersatzmannschaften auf einem improvisierten Schießstande sehr kläglich. Die Leute schossen „100 m stehend aufgelegt“ recht schlecht, ohne daß dies den aufsichtführenden Offizier irgendwie rührte oder ihn veranlaßt hätte, auch nur den sofort in die Augen fallenden ungeschickten Anschlag zu verbessern.

Für die Ichuen*) ist es bezeichnend, daß ihr General Chiang kuei ti erklärt hat, er könne ihnen nicht befehlen, den Zopf abzuschneiden, ohne Schwierigkeiten zu begegnen. Es sind alte, vielfach zur Unterdrückung von Unruhen hin und her geschickte Truppen, die anscheinend nur auf ihren Führer und ihre Offiziere eingestellt sind. Letztere waren, wo man sie traf, sehr verbindlich und höflich und machten trotz ihrer altchinesischen Kleidung einen durchaus nicht unsoldatischen Eindruck. Mit ihren Mannschaften gingen sie in einer Weise um, wie es die Offiziere bei den modernen Truppen sicher nicht wagen würden. Aus der Stadt mußte schließlich der größte Teil der Ichuen wieder herausgezogen werden, da man Schlägereien zwischen ihnen und den anderen Truppen befürchtete.

Die geringe Bildung und die damit verbundene Unfähigkeit zu eigenem Urteil macht alle Truppen empfänglich für Beeinflussungen jeder Art, sobald sie von einer ihnen glaubwürdig erscheinenden Person ausgehen und ihnen in irgend einer einleuchtenden Form vorgetragen werden. So konnte es vorkommen, daß selbst unter den Ichuen, die in Tung chou zurückgelassen waren, auf gänzlich unsinnige Gerüchte hin beinahe eine ernste Unruhe entstanden wäre; so konnte in Tai yuean fu ein einziger Offizier alle Truppen zum Aufstand bringen; und so zog die Lan chou-Division hinter dem General Chang shao tseng her, obwohl sie zur Hälfte aus Manchus bestehen soll, angeblich weil dieser ihr vorgespiegelt hatte, die Regierung zahle nichts mehr und alles, was jetzt noch gegeben werde, flösse aus seiner Tasche.

Daher ist es um so bedenklicher, daß gerade ein großer Teil der niederen Offiziere von den Truppen selbst als Ko ming tang, d. h. als unzuverlässig, bezeichnet wird, und bestenfalls nur mit halbem Herzen bei der Sache ist. Typisch dafür sind die Äußerungen eines von ihnen über die Hankou-Truppen: „Banden von Briganten ohne jede Disziplin, ohne Kampfesmut und Begeisterung; nur um aus der Umgebung dieser Kanaillen wegzukommen, desertierten die Offiziere, einerlei, ob zu den Rebellen oder sonst wohin“.

Das äußert ein Offizier, der sich selbst als Kaiserlicher bezeichnet; und ähnliche Redewendungen hörte man auch früher bei einer gewissen Klasse von Offizieren, die sonst oft einen sehr unterrichteten und eifrigen Eindruck machten, denen aber in ihrem ganzen Wesen das fehlte, was bei uns neben der Dienstkenntnis den Offizier ausmacht. Wenn sie sich über die Truppen beklagten, hatte man stets das Gefühl, daß ihre gedrückte, subalterne, alles kritisierende Art trotz ihres Wissens auch nicht gerade geeignet war, auf die Leute einzuwirken.

Von den höheren Offizieren haben erst vor kurzem gemeinsam gegen die Republik protestiert: die Kommandeure der Garde, der 2., 3., 4., 6. Division, sowie eine große Anzahl andere, unter denen besonders Chang hsuen (bei Hsue chou), Chiang kuei ti und die Tsung pins (Brigade-Generale der altchinesischen Truppen) von Tientsin und Yung ping fu zu erwähnen sind. Sie haben zugleich die Prinzen energisch aufgefordert, Geld zur Besoldung der Truppen beizusteuern.

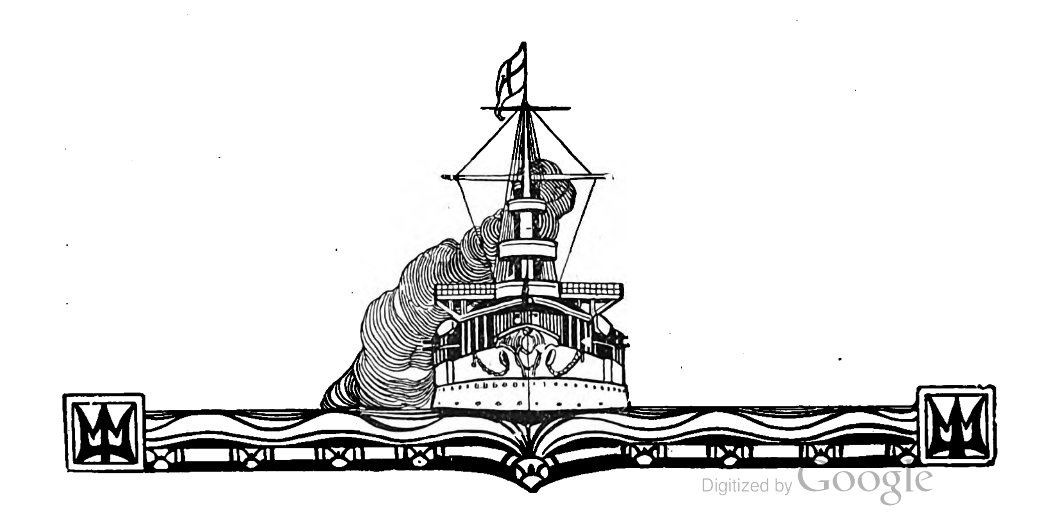
*) Ichuen (tapfere Truppen) sind, als zuerst freiwillige Miliz, wahrscheinlich z. Zt. des Taiping-Aufstandes gegründet worden.

Damit berühren sie den Punkt, der auch den Maßnahmen Yuan shi kais hindernd entgegen steht. Angeblich aus Mißtrauen und weil das Geld doch nur den Ko ming tang zugute käme, weigert sich ein Teil des Manchu-Adels, noch weitere Gelder herzugeben, und behauptet, daß es eine Dummheit wäre, ihre letzten Reserven, die sie brauchen müßten, um später überhaupt leben zu können, für eine doch verlorene Sache zu opfern. Einige von ihnen waren es auch, wie z. B. der frühere Finanzminister Tsai tse, die durch Herausziehung bedeutender Summen die Ta ching-Bank in ernste Schwierigkeiten brachten.

Erst jetzt sollen sie sich schließlich durch die Vorstellungen der Kaiserin-Witwe und Yuan shi kais haben erweichen lassen, nochmals eine ganz erhebliche Summe zur Verfügung zu stellen. Die Kaiserin-Witwe ist mit gutem Beispiel vorangegangen, indem sie allein 3 Millionen Tael spendete.

Yuan shi kai soll seit seiner Ankunft in Peking vollkommen gealtert sein, und immer wieder taucht das Gerücht von seinem Rücktritt auf. Während auf der Gegenseite Li yuean hung anscheinend mit einer konstitutionellen Regierung zufrieden sein würde und nur nicht mehr aus der ganzen Bewegung heraus kann, ist Huang ching ein überzeugter Revolutionär, der bereits 1904 einen mißglückten Aufstandsversuch in Wu chang machte, dann nach Japan floh und hier einer der Gründer der „Allgemeinen revolutionären Vereinigung" wurde. Bei den Unruhen Ende April des vorigen Jahres in Canton war er einer der Hauptanstifter und wurde selbst beim Angriff auf das Amtsgebäude des Generalgouverneurs verwundet.

v. P.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Vom Seekadetten zum Seeoffizier. Von Richard v. Stosch. Mit acht Abbildungen. — Berlin. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 2 *M*, gebd. 2,50 M.

In unterhaltender Form gibt der Verfasser schätzenswerte Aufklärungen über den Werdegang des Seeoffiziers vom Eintritt als Seekadett bis zur Beförderung zum Leutnant zur See. Die Reise des Seekadettenanwärters nach Flensburg, die Einstellung, erste Ausbildung und Einschiffung, der Dienst an Bord des Schulschiffes, Antritt der Auslandsreise, die Heimkehr, Beförderung zum Fähnrich zur See, Ausbildung in Spezialkursen und zuletzt auf einem Schiff der Hochseeflotte werden anschaulich geschildert. Das Buch wird von allen jungen Leuten, die sich dem Seeoffizierberuf widmen wollen, sowie von deren Angehörigen gern gelesen werden und gewünschten Aufschluß darüber geben, welche Anforderungen der Beruf des Seeoffiziers stellt und was er bietet. Frk.

Friedrich der Große. Von Reinhold Koser. Volksausgabe. — Stuttgart und Berlin 1911, Cottasche Buchhandlung. — 6 *M*.

Im Hinblick auf den zweihundertsten Geburtstag des Großen Königs hat sich der Verfasser entschlossen, eine verkürzte Volksausgabe seiner Biographie Friedrichs des Großen herauszugeben. Die Verkürzung ist nicht durch einen sich auf alle Teile gleichmäßig erstreckenden Auszug erreicht worden. Vielmehr sind, unter Ausscheidung militärischer und diplomatischer Einzelheiten, diejenigen Kapitel, die vorwiegend biographisches Interesse bieten, im wesentlichen ohne Kürzung wiedergegeben. Es sei dabei aber hervorgehoben, daß gerade der verkürzte militärische Teil einen vortrefflichen Überblick über die Kriege Friedrichs des Großen gibt. Das Buch erfüllt seinen Zweck in ganz hervorragender Weise; es ist dazu bestimmt, ein wahres Volksbuch für alle gebildeten Stände zu werden, und eignet sich wegen seines militärischen Inhalts ganz besonders als Festgeschenk für den Offizier. Die Ausstattung ist vortrefflich.

Maria Theresias Kampf gegen Friedrich den Großen. Eine österreichische Stimme zur Zweihundertjahrfeier des Geburtstages Friedrichs des Großen. Von Salvator R. — Wien 1912, L. W. Seidel & Sohn. — Preis 1 *M*.

Der Verfasser knüpft an an das Wort Friedrichs des Großen, daß er zwar gegen Maria Theresia Krieg geführt, aber niemals ihr Feind gewesen sei. Er weist darauf hin, daß es auch für die Kaiserin sich um einen Kampf um das Dasein gehandelt habe, bei dem ihre Bundesgenossen überall nur selbstische Interessen verfolgten und keineswegs bereit waren, sich mit ganzer Kraft für ihre Verbündete einzusetzen. Aus diesem langen Ringen und seinem letzten Nachklang im Jahre 1866 ging die Erkenntnis auf beiden Seiten hervor, daß Preußen-Deutschland und Österreich, aufeinander gewiesen und nur fest Rücken an Rücken gestemmt, imstande sind, ihre Stellung im Rate der Völker zu behaupten. Die knappe, klare Darstellung liest sich gut und wird auch bei allen Verehrern unseres Großen Königs vorbehaltlosen Anklang finden.

Friedrich der Große. Von General-Feldmarschall Graf Schlieffen. Beiheft zu den Vierteljahrsheften für Truppenführung und Heereskunde. Jahrgang 1912, I. Heft. — Berlin bei E. S. Mittler & Sohn, Königlichen Hofbuchhandlung.

Unter Beigabe von 24 farbigen Kartenskizzen bietet der Verfasser einen kurzgefaßten, aber in seiner Knappheit um so klareren Überblick über die gesamte Lebensarbeit Friedrichs des Großen, wobei der Natur der Sache nach die militärische Leistung im Vordergrund steht und den breitesten Raum in Anspruch nimmt. Wir empfehlen diese glänzende Arbeit insbesondere den jüngeren Offizieren, in deren „fahrender Habe" für eine umfangreichere Bibliothek kein Platz ist. Es dürfte kaum jemals ein vortrefflicherer Abriß einer an sich und für die preußische Geschichte im besondern so hochbedeutenden Epoche geschrieben worden sein.

Krieg oder Frieden mit England? „Studie über unsere auswärtige Politik." Von Georg Hartmann. — Verlag von Wilhelm Süsserott, Berlin W30, Neue Winterfeldstraße 3a.

In einer Broschüre von 48 Seiten verhandelt der Verfasser anknüpfend an die Marokkoaffäre die Gesamtheit unserer auswärtigen Beziehungen zu England, Frankreich und Rußland, indem er dabei insbesondere die Chancen eines Krieges für alle Teile in Betracht zieht. Wir müssen davon absehen, zu den Einzelheiten seiner Ausführungen Stellung zu nehmen, dürfen aber die kleine Schrift, die sich in anerkennenswerter Weise bemüht, einen objektiven Standpunkt zu wahren, und mit der Selbständigkeit ihrer Ausführungen einen besonderen Platz verdient, der Beachtung unseres Leserkreises anempfehlen.

Englands Weltherrschaft und die deutsche „Luxusflotte". Von Lookout. — Berlin 1912. Verlagsanstalt Politik. — Preis 80 Pf.

Ein wohl nicht recht überlegtes Wort aus dem Munde eines englischen Staatsmannes bot den Titel für eine Flugschrift, die dem Leser zeigt, daß Englands Politik seit Jahrhunderten sich gleich geblieben ist, und weiterhin, daß es für uns eine „bittere Notwendigkeit" ist, den Weg, den zu beschreiten wir uns aus wirtschaftlichen Gründen entschließen mußten, auch weiterhin zu verfolgen. Die Ereignisse des letzten Jahrzehnts haben eine wesentlich andere Mischung der Karten im Spiel zuwege gebracht, noch aber sind wir nicht am Ziel, und den Hinweis hierauf wird man füglich nicht als überflüssig bezeichnen dürfen.

Eine Lebensfrage der Nation! Stärker zur See, stark die Armee! Von Troje, Korvettenkapitän a. D. — Magdeburg. E. Baensch.

In einer Flugschrift von 20 Seiten zeigt der Verfasser uns, wie unmittelbar abhängig das wirtschaftliche Gedeihen und die politische Machtstellung der Völker von einer kampfbereiten Flotte ist und wie es für Deutschland ein Gebot der Selbsterhaltung ist, die Lasten auf sich zu nehmen, die eine Ergänzung unserer Wehrmacht zur See fordert.

Deutschland sei wach! Herausgegeben vom deutschen Flottenverein. — Berlin 1912. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 1 *M.*

Der Zweck der vorgenannten, verhältnismäßig umfangreichen Flugschrift ist, im deutschen Volk den Gedanken wachzuhalten, daß zur Sicherung unserer wirtschaftlichen und maritimen Zukunft eine starke Flotte bitter nötig ist. Zugleich will sie an der Hand einer Darstellung der politischen und wirtschaftlichen Weltlage den Nachweis erbringen, daß kein Zeitpunkt für eine Abrüstung weniger geeignet war als die Gegenwart. Dies ist ihr in mehreren überzeugend geschriebenen und in-

haltlich sehr wertvollen Artikeln über „Die englische Suprematie, ihre Entstehung, Ausnutzung und heutige Berechtigung", „Die deutsche Flotte und die europäischen Ententen", „Die Gestaltung der politischen Lage im Mittelmeer", „Friedensbestrebungen und Rüstungsbeschränkung" und schließlich „Die Entwicklung der deutschen Seeinteressen seit 1904" auch durchaus gelungen.

Deutschland und der nächste Krieg. Von v. Bernhardi, General der Kavallerie z. D. — Stuttgart und Berlin 1912, Cottasche Buchhandlung. — Preis 6 *M*.

Der Verfasser geht davon aus, daß es gerade für uns Deutschen in unserer geographisch und politisch beengten Lage der größten Anstrengung bedürfe, um das Errungene zu behaupten und weiter zu entwickeln. Dem gegenüber überwiege aber die Friedensliebe, man betrachte die kriegerische Rüstung als eine unerträgliche Last, die nach Möglichkeit verringert werden müsse, und vergesse, daß gerade die bewußte Förderung unserer Wehrkraft die notwendigste Vorbedingung unserer nationalen Gesundheit und die einzige Gewähr für unsere internationale Bedeutung sei. Der Verfasser weist nach, daß der Krieg nicht nur ein notwendiges Element im Völkerleben ist, sondern auch ein unentbehrlicher Faktor der Kultur. Ohne Krieg seien die großen Aufgaben des deutschen Volkes nicht zu erfüllen. Deutschland bedürfe einer Befestigung seiner europäischen Machtstellung und einer Vergrößerung seines Kolonialbesitzes als Grundlage für seine weitere Kulturentwicklung. Hieraus werden dann die weiteren militärischen, politischen und finanziellen Forderungen abgeleitet und ausführlich begründet. Von ganz besonderem Interesse sind dabei die Ausführungen über den voraussichtlichen Charakter des nächsten Land- und Seekrieges, über seine politische und finanzielle Vorbereitung sowie über die erforderliche organisatorische Weiterentwicklung und über die notwendigen Änderungen in der Ausbildung des Heeres. Trotz mannigfacher Mängel der Armee hat der Verfasser die feste Zuversicht, daß sie ihrer großen Aufgabe völlig gewachsen ist. Die Darlegungen des geistvollen Verfassers zeichnen sich durch Urteilsschärfe, Temperament und größten Freimut aus sowohl in seinem Urteil über die deutschen Verhältnisse, Fehler und Eigentümlichkeiten wie auch in der Beurteilung unserer politischen Beziehungen insbesondere zu Frankreich und England.

Der mathematische Unterricht an den deutschen Navigationsschulen. Von Dr. C. Schilling und Dr. H. Meldau. Band IV, Heft 4 der „Abhandlungen über den mathematischen Unterricht in Deutschland, veranlaßt durch die internationale mathematische Unterrichtskommission", herausgegeben von F. Klein. — Leipzig und Berlin 1911. B. G. Teubner. 82 Seiten Großoktav. — Preis geheftet 2 *M*.

Nach einer kurzen Übersicht über die Entwicklung des nautischen Unterrichts in Deutschland werden die nautischen Prüfungen besprochen, die auf die Ausgestaltung des Unterrichts an den Navigationsschulen großen Einfluß ausgeübt haben. Die Prüfungsaufgaben gelten für das ganze Deutsche Reich und werden jedesmal für eine Anzahl Jahre festgelegt, wodurch man eine gleichartige und vorurteilslose Form der Prüfung erreicht hat. Die Prüfungen werden durch zwei Reichsinspektoren beaufsichtigt, auf den Unterricht hat jedoch das Reich keinen Einfluß, da die Schulen den Regierungen der Bundesstaaten unterstehen. Das vierte Kapitel behandelt den mathematischen und physikalischen Unterricht; „der Zweck des mathematischen Unterrichts ist, die für das Verständnis der nautischen Aufgaben nötigen mathematischen Grundlagen zu legen". Im Unterricht soll mehr Gewicht auf die Ausbildung im Zeichnen und in zeichnerischen Lösungen nautischer Aufgaben gelegt werden. Der

Begriff der Funktion soll den Schülern durch Zeichnungen klargemacht werden, wozu brauchbares Material aus der Praxis vorgeschlagen wird.

Im fünften Kapitel wird die Ausbildung der Lehrer geschildert. Die „ideale Forderung“, daß Lehrer, die für einen praktischen Beruf vorbereiten sollen, nicht nur selbst diesen Beruf gründlich kennen, sondern auch die wissenschaftlichen Grundlagen des Berufes beherrschen müssen, kann sehr selten erfüllt werden. An den preußischen Schulen unterrichten nur seemännisch vorgebildete Lehrer, während in Bremen, Elsfleth, Hamburg, Rostock (und Lübeck, d. Ref.) das Lehrerkollegium aus Männern der Wissenschaft und ehemaligen Seefahrern zusammengesetzt ist. Da die Hochschulen voraussichtlich die Ausbildung der Seeleute zu Navigationslehrern nicht übernehmen werden, glauben die Verfasser diesen Zweck durch Gründung akademischer Institute in den großen Seestädten zu erreichen. An den meisten Hochschulen besteht zwar Mangel an geeigneten Lehrkräften, in Berlin jedoch nicht. Über die Vorbildung der preußischen Navigationslehrer werden in dem Buche sehr eingehende Angaben gemacht. Im sechsten Kapitel werden die mathematischen und physikalischen Lehrbücher scharfer Kritik unterzogen. Die Erklärungen können für Seeleute, die aus sehr vielen Wissenszweigen Bestandteile zu verarbeiten haben, gar nicht klar und einfach genug sein, mit falschen und abstrusen Dingen darf ihnen nicht der Sinn verwirrt werden, so etwa ist die berechtigte Forderung der Verfasser. Auffällig ist dabei, daß (§ 67) von einer „richtigen Projektion“ gesprochen wird. Ferner wird (§ 76) gesagt, daß die Einstellungsfähigkeit des Kreiselkompasses von Erschütterungen unabhängig ist, während nach H. Maurer bei starkem Seegang Abweichungen über 45° beobachtet sind. Das letzte Kapitel endlich ist der Besprechung der Reformbestrebungen in der Ausbildung der Seeleute gewidmet, die jetzt im Vordergrunde des Interesses stehen, da neue Prüfungsvorschriften erlassen werden sollen. Die Verfasser wünschen mit Recht, daß der Schüler bereits auf der Schule mit den Tafelwerken und Methoden, die er später praktisch anwenden muß, bekannt gemacht wird. Die Sumnerschen Standlinien sind nicht erst 1897 in den Unterricht eingeführt, da sie bereits 1888 an der Bremer Schule gelehrt wurden. Dr. A. Wedemeyer.

Fernoptik. Von Chr. v. Hofe. Mit 117 Abbildungen. Band 21 der Sammlung „Wissen und Können“. — Leipzig 1911, Verlag von Joh. Ambrosius Barth. — Preis gebunden 5 *M.*

Der Verfasser hat hier ein recht nützliches Werk geschaffen, in dessen erstem, wissenschaftlichem Teile die wichtigsten optischen Gesetze, das Sehen sowie die Hauptprinzipien unserer Fernrohre und ihrer optischen Teile, Linsen, Objektive, Okulare, Prismen, in leicht faßlicher, klarer Weise erläutert sind. Für die Benutzer von militär-technischen Instrumenten, z. B. Beobachtungs- und Zielfernrohren, Entfernungsmessern, Periskopen, Scheinwerfern u. dgl. bildet der zweite, praktische Teil ein gutes Hilfsmittel, um die Eigenschaften jener Einrichtungen genügend kennen zu lernen und sich die zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit solcher Instrumente erforderlichen Kenntnisse anzueignen. Das Buch wird den Marinebibliotheken und -Offizieren zur Anschaffung empfohlen. Besonders dem Artillerieoffizier an Bord wird das Buch von Wert sein. Kt.

Schiffahrt und Schiffbau des In- und Auslandes. Handbuch 1912. Herausgegeben von Dr. Aug. Kaegbein. — Verlagsanstalt und Druckerei-Gesellschaft m. b. H., Hamburg.

Dieses Buch ist mit nützlichen, statistischen Angaben über deutsches und ausländisches Schiffahrts- und Schiffbauwesen in staunenswerter Weise ausgerüstet. Es ist fast unmöglich, hier auch nur eine Übersicht über den Inhalt zu geben. Man

erhält z. B. Auskunft über die zahlenmäßige Entwicklung der Welthandelsflotte, die schnellsten und größten Handelsschiffe, die größten Reedereien, die meistbeschäftigten Werften, über Seeverkehr, Schiffsbestand, Schiffbau und Schiffsverkehr aller größeren Länder, über internationale Vereinbarungen betreffend die Seeschiffahrt usw. Deutschland ist in einem besonderen Teile ausführlich behandelt worden. Daraus sind zu nennen die Bilanzen der Reedereien und Werften aus dem Jahre 1910, Angaben über Schiffahrtsbehörden, Verordnungen für Seeschiffahrt, Schiffahrtsverträge, Konsulatsverzeichnisse, Experten- und Agentenverzeichnisse der Klassifikationsgesellschaften, Telegrammadressen, Codes und viel anderes mehr. Das vielseitige Buch eilt sogar amtlichen Veröffentlichungen voraus und vermag die oft mühsame Beschaffung statistischen Materials über Schiffbau und Schiffahrt außerordentlich abzukürzen. Es ist sicher, daß dieses Handbuch besonders in kaufmännischen Kreisen bald als unentbehrlich angesehen werden wird. Kt.

Aimé Dussol: **Les grandes compagnies de navigation et les Chantiers de constructions maritimes en Allemagne.** Deuxième partie. — Paris 1912. Pedone Éditeur.

Dem im Maiheft des Jahrganges 1908, Seite 681, besprochenen ersten Bande seines Werkes läßt der Verfasser nunmehr den zweiten folgen, ein 879 Seiten starkes, mit zahlreichen Abbildungen ausgestattetes Buch in großem Format. Während sich der erste Band mit den Reedereien beschäftigte, ist der zweite den deutschen Werften — abgesehen natürlich von den kaiserlichen — gewidmet, außerdem behandelt ein Anhang die Entwicklung der Kriegsmarine von 1870 bis heute. Das Buch selbst wie auch die von dem ehemaligen Chefingenieur der Marine Laubeuf geschriebene Vorrede ist auf den Ton gestimmt: admiration für das, was Deutschland auf den behandelten Gebieten leistete; regret über das, was Frankreich in der Zwischenzeit versäumte, woran Laubeuf die Hoffnung knüpft, daß den Franzosen vergönnt sein möchte, das, was bis dahin vernachlässigt wurde, in der Zukunft wieder gut zu machen. Man wird annehmen dürfen, daß es dem Verfasser mit seiner Bewunderung wie mit seinem Bedauern voller Ernst ist, benutzt er doch ein ganzes Kapitel, um auseinanderzusetzen, wie eine zielbewußte, unverdrossene Arbeit, gestützt auf eine vortreffliche Methode und eine Eigenschaft, die er patriotisme commercial nennt, Erfolge erzielte, während in Frankreich Zerfahrenheit herrschte, die von der hohen Leistungsfähigkeit der französischen Industrie keinen Gebrauch zu machen wußte.

In dem umfangreichen Text geht der Verfasser das ganze Gebiet in seinem technischen wie in seinem wirtschaftlichen Teile durch. Nach Erörterung der allgemeinen Gesichtspunkte behandelt er die Fragen des Personals und des Schiffbaumaterials, die Einzelheiten der Kessel und Maschinen, die Turbinen und Verbrennungsmotoren, die elektrischen Einrichtungen und die Kühlanlagen. Sodann geht er über zu einer Schilderung der einzelnen Werften (wobei auch die kleineren und mittleren Anlagen wie Tecklenborg, Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft und Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft und weiterhin Gebrüder Sachsenberg, Stettiner Oderwerke und Caesar Wollheim in längeren und kürzeren Kapiteln behandelt werden). Ein besonderer, mit Zahlenmaterial reichlich ausgestatteter Abschnitt ist der finanziellen Lage der einzelnen Unternehmungen gewidmet. Den Schluß bildet eine Darstellung des Kaiser Wilhelm-Kanals und der Nordseeküste vom strategischen Gesichtspunkte und endlich, wie schon erwähnt, eine Erörterung der Entwicklung und der gegenwärtigen Lage unserer Kriegsmarine. Auf die ganze Arbeit ist eine sehr bedeutende Mühe und Sorgfalt verwendet, wenn es auch bei einem so weiten und vielseitigen Gebiete nicht ausbleiben konnte, daß dem Verfasser einzelne Irrtümer unterliefen. Sehr zu be-

dauern ist, daß die zahlreichen und auf durchweg guten Aufnahmen beruhenden Abbildungen fast sämtlich in der Klarheit ihrer Wiedergabe zu wünschen übrig lassen.

Auch wir möchten zum Schluß mit admiration und regret nicht zurückhalten, Bewunderung für die hohe Objektivität und die Gründlichkeit, mit denen der Verfasser in beiden Bänden seines Werkes bemüht war, einen wichtigen Zweig deutschen Erwerbslebens zu schildern, und Bedauern darüber, daß wir einer so vorurteilsfreien Würdigung deutscher Arbeit und deutschen Könnens bei unseren westlichen Nachbarn, deren vortreffliche Leistungen gerade auf dem hier in Frage kommenden Gebiet wir durchaus zu würdigen wissen, so selten begegnen.

Die Gleichstromdampfmaschine. Von J. Stumpf, Professor an der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin. Mit 194 in den Text gedruckten Abbildungen und 7 Tafeln. — München und Berlin 1911, Verlag von R. Oldenbourg. — Preis 10 *M*.

Nichts kennzeichnet den fortwährenden Fluß in der Ausgestaltung unserer Kulturwerkzeuge mehr als die Tatsache, daß oftmals schon zu Grabe getragene Einrichtungen oder Ideen plötzlich durch einen glücklichen Gedanken wieder lebensfähig werden und von neuem zu ungeahnter Bedeutung gelangen. Eine solche Auferstehung erlebt nun auch unsere gute alte, einstufige Kolbendampfmaschine, die von herrschsüchtigen Konkurrenten, den mehrstufigen Maschinen, der Dampfturbine und dem Verbrennungsmotor, von ihrem Platz für immer verdrängt schien, durch die Erschaffung der Gleichstromdampfmaschine. Der Schöpfer der letzteren und Verfasser des oben genannten Buches hat seine Projekte zahlreichen deutschen Maschinenfabriken zur Prüfung vorgelegt, ohne Anhänger zu finden. So hätten beinahe zaudernde Vorsicht, bedächtiges Erwägen die Oberhand behalten und die sich für einen als richtig erkannten Gedanken einsetzende Unternehmungslust erstickt. Aber der Verfasser hatte Glück. Er fand im Auslande Gläubige und konnte die Lebensfähigkeit seiner Idee an einer im Auslande erbauten Maschine beweisen. Heute, nach 4 Jahren, haben es die Gleichstrommaschinen bereits zu einer Gesamtleistung von etwa einer halben Million Pferdestärken gebracht, und einige Dampfmaschinenfabriken sehen sich bereits zu einer völligen Umgestaltung ihrer Fabrikation veranlaßt. Man muß sich diese typische Geschichte einer deutschen Erfindung vor Augen halten, um zu erkennen, wie oft sich unsere heimische Industrie mühelos zu erringende Lorbeeren entgehen lassen mag.

Eine nähere Erörterung des Werkes glauben wir mit gutem Gewissen hier unterlassen zu dürfen. Man wird es auch ohne unsere Versicherung glauben und wissen, daß niemand die „Philosophie der Gleichstromdampfmaschine“ gründlicher durchwandert hat und besser darzustellen weiß als der Vater der Philosophie selber. Wir begnügen uns mit dem Hinweis auf die im Werke niedergelegten theoretischen Grundlagen, Konstruktionsregeln und praktischen Ergebnisse. Die eingeflochtene Darstellung des Entwicklungsganges der Maschine und eine sehr eingehende Übersicht über die Ausführungsformen, welche sie bei ihrem Eindringen in die verschiedensten Anwendungsgebiete angenommen hat, bilden schätzenswerte Beigaben des reichhaltig mit Abbildungen ausgestatteten Werkes. Kt.

La guerra d'Europa 1921—1923. — Genua. L. E. A. R.

Zeiten politischer Nervosität zeitigen Zukunftsbilder von Schlachten und Kriegen, in denen mit einem mehr oder weniger großen Aufwand grausiger Phantasie Heere und Flotten vernichtet und die Schicksale der Völker wie Figuren auf dem Schachbrett oder fast wie die Würfel im Becher hin und her geschoben und durcheinander geschleudert werden. Dem immerhin gut geschriebenen „Seestern 1906“ folgten ver-

schiedene Nachahmer, die das Vorbild nicht erreichten, und als eine solche durchaus nicht gute Nachahmung ist auch das oben genannte anonyme Werk zu bezeichnen, dessen Verfasser man in hoher Stellung vermutet, das wir aber nur deshalb erwähnen, um es als eine der Erwähnung unwerte Eintagsfliege zu kennzeichnen.

Unter Hereros und Hottentotten. Reise- und Feldzugserzählung von Heinrich Single. — Plieningen 1911 bei Fr. Find.

Nachdem es längere Zeit von Berichten aus dem Herero-Aufstande still gewesen war, meldet sich mit dem oben genannten Buche ein einfacher Reiter, der freiwillig mitging und drei volle Jahre draußen blieb. War ihm auch die Teilnahme an größeren Gefechten versagt, so hatte er doch in zahlreichen Patrouillenritten und bei Hunger und Durst und sonstigen Strapazen volle Gelegenheit, die Freuden und Leiden des Feldzugssoldaten mitzuerleben, bis er krankheitshalber nach Hause mußte. Durch seinen ganzen Bericht geht eine große Freudigkeit, die den Erzähler das Schwere leicht ertragen läßt; zum Schluß kommt, wie in so vielen derartigen Schilderungen, die Sehnsucht nach dem großen, weiten Lande zum Ausdruck, die die Verhältnisse der Heimat doppelt enge erscheinen läßt. Das schlichte Büchlein wäre ein wohlgeeigneter Zuwachs für die Mannschaftsbüchereien.

Deutschlands Kolonien. In 80 farbenphotographischen Abbildungen nach Naturaufnahmen, nebst einer farbigen Karte der Kolonien mit erläuterndem Text von Dr. W. Scheel, Direktor des Realgymnasiums zu Nowawes bei Potsdam. — Verlagsanstalt für Farbenphotographie Weller & Hüttich, Berlin SW68. — Preis 3,25 M.

Der vorbezeichnete Verlag hat unter großem Kostenaufwande durch vier eigene Expeditionen nach unseren Kolonien eine große Anzahl farbiger Naturaufnahmen machen lassen und diese in einem Monumentalwerke über die deutschen Kolonien (Preis 220 M) veröffentlicht. Um dieses künstlerische und belehrende Bildermaterial wenigstens zum Teil auch weiteren Kreisen zugänglich zu machen, sind 80 Reproduktionen desselben in diesem Volksbuch mit einer kurzen Beschreibung unserer Kolonien vereinigt. Die tadellos ausgeführten farbigen Bilder geben die Eigenart des Landes, der Vegetation und Bewohner naturgetreu wieder, wie es durch andere bildliche Darstellungen nicht erreicht werden kann. Das Buch soll unserer heranwachsenden Jugend die Vorstellungen und Kenntnisse von unseren Kolonien vermitteln helfen, es wird aber auch jedem Kolonialfreunde Vergnügen bereiten und in Marinekreisen gebührende Beachtung finden. Für alle Marinebüchereien kann es zur Anschaffung empfohlen werden. Frk.

Reiseeindrücke aus Argentinien. Von Dr. C. Freiherr v. der Goltz, General-Feldmarschall. — Berlin, Verlag von Karl Curtius. — Preis 1,50 M.

General-Feldmarschall Freiherr v. der Goltz war beauftragt, zur argentinischen Zentenarfeier die Glückwünsche des deutschen Heeres und der deutschen Flotte zu überbringen. Über die auf dieser Reise gewonnenen Eindrücke hielt er einen Vortrag im Deutsch-Argentinischen Zentralverband zu Berlin, der nunmehr aus anderweiten Aufzeichnungen des Verfassers ergänzt und von Fr. du Vinage mit Anmerkungen versehen der Öffentlichkeit übergeben ist. In der kleinen Schrift tritt uns das kraftvolle Gedeihen und zugleich der kühne Unternehmungsgeist des argentinischen Staatswesens entgegen, dessen Bürger einstweilen davon absehen, ihre Kapitalien anzulegen, und vielmehr, so bald sie etwas erübrigt haben, sogleich „etwas Neues beginnen“. Infolge seiner Mission hatte Freiherr v. der Goltz trotz seiner kurzen Anwesenheit drüben Gelegenheit, sehr vieles zu sehen, ohne daß er deshalb nur die

glänzende Außenseite gesehen hätte. Das Büchlein ist deshalb besonders geeignet, auch dem Leser die von dem Herrn Verfasser gewonnenen Eindrücke anschaulich zu machen.

Aus Flensburgs Sage und Geschichte. Herausgegeben von Christian Voigt. — Flensburg 1911 bei O. Hollesen.

Nachdem Flensburg Marinestandort geworden ist, wird es auch Marineangehörigen erwünscht sein, sich mit der Sage und Geschichte dieses Ortes vertraut zu machen. Hierzu bietet das vorgenannte kleine Buch Gelegenheit, das mit den ältesten Zeiten beginnend bis zu den geschichtlichen Vorgängen und Naturereignissen der jüngsten Vergangenheit dasjenige schildert, was die Sage von Flensburg zu berichten weiß, und was die Stadt in guten und bösen Tagen erlebte. Das Buch dürfte insbesondere den Zöglingen der Marineschule willkommen sein.

Dr. S. Benignus: **In Chile, Patagonien und auf Feuerland.** — Berlin 1912, Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). — Preis gebunden 8 *M*.

Der Verfasser weilte zweimal zwei Jahre lang in den im Titel benannten Gebieten und schildert eingehend nicht nur seine Erlebnisse und die mancherlei Gefahren der Ritte und Fahrten durch Urwälder und unwirtliche Einöden, sondern auch die wirtschaftlichen Zustände und die Lebensverhältnisse der Bewohner dieser so wenig bekannten Länder. Wie so vielfach tragen auch hier die Europäer die Schuld, wenn die alten Bewohner und mit ihnen die Zustände sehr früher Kultur dem langsamen, aber sicheren Untergange preisgegeben sind. Das mit Abbildungen und Bildertafeln reichlich ausgestattete Werk bietet willkommene Belehrung und wird in den Schiffsbibliotheken unserer nach jenen Gegenden bestimmten Kreuzer geeigneten Platz finden.

Die in der „Deutschen Verlags-Anstalt" Stuttgart-Leipzig erscheinende, von Richard Fleischer herausgegebene Monatsschrift **„Deutsche Revue"** hat für 1912 ihren siebenunddreißigsten Jahrgang begonnen. Diese Monatsschrift, die zwar auf Abbildungen verzichtet, dafür aber auf eine reiche Fülle von Abhandlungen aus berufensten Federn bringt, dürfte namentlich für die Messen unserer Schiffe willkommenen Lesestoff bieten, indem sie neben anderem die in der Tagespresse nicht gründlich zu erörternden Gegenstände in umfassenderen Aufsätzen bespricht und auf diese Weise auch den von der Außenwelt zeitweilig abgeschlossenen Leser mit den Ereignissen und Interessen des Tages in Verbindung hält. Die Rücksicht hierauf veranlaßte uns zu vorstehendem Hinweis.

Der Tropenarzt. Ausführlicher Ratgeber für Europäer in den Tropen. Von Dr. med. Hey. — Wismar 1912. Hinstorffsche Verlagsbuchhandlung. — Preis 7 *M*, gebunden 8,50 *M*.

Der Verfasser hat seine Erfahrungen als früherer Missionsarzt und englischer Regierungsarzt an der Goldküste von Westafrika gesammelt. Er wendet sich, wie der Titel in seiner weiteren Ausführung besagt, an die Besitzer von Plantagen und Handelshäusern, Kolonialbehörden und Missionsverwaltungen. Mit seinen Ausführungen berücksichtigt er das Verständnis der Laien, und er geht offen und rücksichtslos auf vieles ein, worüber man im allgemeinen den Schleier zu ziehen gewohnt ist. Sehr interessant ist der Nachweis, daß an den gesundheitlichen Schäden, denen der Europäer in den Tropen ausgesetzt ist, nicht das Klima allein Schuld ist, sondern daß vieles auch auf Rechnung arger Unreinlichkeit und Nachlässigkeit der Dienerschaft und die mangelnde Aufsicht über deren üble Gewohnheiten zu setzen ist. Ebenso tragen an manchem Opfer der Zustände Gewissenlosigkeit und Geiz die Schuld, die die Unkosten rechtzeitiger Heimsendung nicht auf sich nehmen wollten. Die Marine-

angehörigen werden eines Beraters, wie Dr. Hey ihn bietet, nicht bedürfen, es wollte uns aber bei Durchsicht des Buches bedünken, als ob es auch manches Beachtenswerte für denjenigen bieten könnte, der sich in der Heimat vor den Schädlichkeiten und Gefahren der Tropen gesichert glaubt.

Das Recht der Angestellten an ihren Erfindungen. Von Dr. jur. Dipl.-Ing. P. Wangemann, Patentanwalt. — Berlin 1911. Moesers Buchhandlung. — Preis 1,50 *M.*

Die Frage des Rechtes der Angestellten an ihren Erfindungen hat noch mehr eine wirtschaftliche als eine juristische Bedeutung, und sie ist in tatsächlicher Hinsicht weit vielgestaltiger und schwieriger, als selbst derjenige voraussetzt, der geschäftlichen Anlaß hat, sich mit dieser Frage zu befassen. Der Verfasser ließ es sich angelegen sein, den Gegenstand im Rahmen des heutigen Rechtssystems kritisch und rein wissenschaftlich zu betrachten. Er kommt danach zu einer Reihe von Leitsätzen, deren praktisch erheblichster dahin geht, daß der Angestellte dem Dienstherrn ein Mitbenutzungsrecht an seiner Erfindung einzuräumen hat, das weder zeitlich noch materiell inhaltlich beschränkt ist. Ohne mit dem Verfasser im einzelnen über die Ableitung seiner Leitsätze zu rechten, empfehlen wir die nicht sehr umfangreiche und anziehend gehaltene Schrift der Beachtung der interessierten Kreise.

P. Chuchul: **Das Rote Kreuz.** 4. Auflage. — Cassel 1911. Gebrüder Gotthelft.

Der Verfasser, der selbst in der Organisation des Roten Kreuzes eifrig tätig ist, schildert in dem schon 1891 zuerst erschienenen Heftchen an der Hand eines Vortrages die Geschichte, die Organisation und die Bedeutung der Bestrebungen, die unter diesem Zeichen am Werke sind. Da diese Verhältnisse trotz alledem nicht so bekannt sind, wie sie es verdienen, während die vorhandene Literatur zu umfangreich ist, erscheint das oben genannte, nur 41 Seiten umfassende Schriftchen für den beabsichtigten Aufklärungszweck sehr geeignet.

Das Budgetrecht in Rußland. Eine dogmatisch-kritische Darstellung auf rechtsgeschichtlicher und rechtsvergleichender Grundlage. Von Dr. jur. Heinrich Landau. — Berlin 1912. Verlag von O. Häring.

Dr. Landaus rund 300 Seiten starkes Buch behandelt ein ebenso schwieriges wie interessantes Thema. Der Verfasser zeigt uns, wie in Rußland bereits vor der konstitutionellen Zeit ein formelles Budgetrecht bestand, wenn auch die Durchführung des Etats durch ministerielle Vorträge und kaiserliche Anordnungen oft außer Kraft gesetzt wurde. In gleicher Weise ist nunmehr die alte Ordnung bemüht, dem in der Duma geschaffenen Organ einer Neugestaltung mancherlei Schwierigkeiten zu bereiten, denen durch die Vielgestalt und die nicht überall vollständig gesicherte Durchbildung des Staatsorganismus der Boden geschaffen wird. Es handelt sich hier um einen ähnlichen Vorgang wie den unserer Konfliktszeit, der nach der Meinung des Verfassers so lange dauert, bis durch vollständiges Einleben in die neuen Verhältnisse derartige Zustände psychologisch und physisch unmöglich gemacht werden. Mit Recht weist der Verfasser darauf hin, daß durch Rechtsverletzung ein Recht nicht aus der Welt geschafft wird und daß die Macht der Tatsachen naturgemäß gegenüber einer selbst wissenschaftlich nicht überall anerkannten Theorie ihren Einfluß zur Geltung bringen muß. Es ist hier nicht der Ort, der Darstellung Landaus in ihren Einzelheiten zu folgen, zu deren Verständnis überdem ein ziemlich umfassender Einblick in russische Verhältnisse erforderlich ist. Dem Verwaltungsbeamten, dem die hier mit Sorgfalt erörterten Fragen berufsmäßig nahe liegen, wird die Landausche Arbeit gewiß willkommen sein.

Durch Armenien und der Zug Xenophons. Von Generalleutnant v. Hoffmeister. — Leipzig bei B. G. Teubner. — Preis gebunden 8 *M*.

Im Jahrgang 1910, S. 155, besprachen wir ein früheres Werk v. Hoffmeisters, „Kairo—Bagdad—Konstantinopel", und wiesen nach, auf welche Weise der frühere Soldat sich den Reisenden und Schriftstellern beigesellt hat. Die gegenwärtige Fahrt war von dem doppelten Interesse geleitet, einmal jenes jahrhundertelang fast vergessene Land kennen zu lernen, das in der jüngsten Vergangenheit durch grauenvolle Ereignisse die Aufmerksamkeit der Kulturwelt auf sich zog, und zugleich den Spuren Xenophons nachzugehen und dessen Schilderungen an Ort und Stelle nachzuprüfen. Auch wenn unser griechischer Professor seine Aufgabe lediglich dahin verstand, daß er uns mit der Anwendung der unregelmäßigen Verba plagte, vermochte er doch die Anteilnahme an den Schicksalen der 10 000 nicht ganz zu erdrücken, und die Anabasis gehört zu den Büchern, die man nach dem Verlassen der Schule nicht zum Antiquar trägt, sondern auch in späteren Jahren noch einmal vom Bücherbrett herunterlangt. General v. Hoffmeister weist nach Maßgabe seiner Ortskenntnis und seiner militärischen Beurteilung der Sachlage nach, daß Xenophons Zug insbesondere in seinem späteren Verlauf nicht den Weg genommen haben kann, der in den Karten der Schulausgaben der Anabasis zumeist eingezeichnet ist. Sein Nachweis wird dadurch unterstützt, daß der griechische Heerführer weder Karten noch Instrumente hatte und daß er, nachdem die ganze Verantwortung auf ihn übergegangen war, nicht mehr die Zeit fand, in täglichen Aufzeichnungen Einzelheiten festzulegen. Dieser Teil des Buches wird, um so mehr als auch Moltkes Briefe aus der Türkei von dem Besuch in jener Gegend berichten, das lebhafteste Interesse militärischer Leser, aber auch eines weiteren Kreises in Anspruch nehmen. Das von dem Verlage prächtig ausgestattete Buch sei hiermit allgemeiner Beachtung anempfohlen.

Wissenschaft und Bildung. Einzeldarstellungen aus allen Gebieten des Wissens. Band 74: Die deutsche Revolution 1848. Von Prof. Dr. E. Brandenburg. — Leipzig 1912. Verlag von Quelle & Meyer. — Preis 1,25 *M*.

Die Bändchen der vorgenannten Sammlung haben ungefähr den gleichen Umfang wie die Teubnersche: „Aus Natur und Geisteswelt", dem entspricht auch Art und Ausdehnung der den einzelnen Gegenständen gewidmeten Darstellungen. An dem vorbezeichneten Bande ist das interessanteste Kapitel der Hinweis auf die Bedeutung der Revolution für die wirtschaftlichen, sozialen und geistigen Fragen. In den meisten Beziehungen waren die „Revolutionäre" sich über das, was sie wollten, und über den Weg zum Besseren sehr im unklaren; vieles ist auch jetzt noch nicht zu erwünschtem Abschluß gebracht, in sehr vielen Beziehungen aber leistete das Revolutionsjahr trotz aller Wirrungen und Irrungen die Vorarbeit für dasjenige, was im Deutschen Reiche jetzt fertig und wohlbegründet vor uns steht, und insofern war diese Umwälzung ein Glied in der Kette der Entwicklung, das die Verbindung zur Gegenwart darstellt. Insbesondere im Hinblick auf dieses Kapitel erscheint das Bändchen als geeignetes Hilfsmittel für das Studium dieser Geschichtsepoche, die gewissermaßen die Mitte bildet zwischen der großen französischen Revolution und der Gegenwart.

Fußreise eines Bäckergesellen durch Europa, Asien und Afrika. Von Ludwig Gnadl. Mit vielen Abbildungen. — München, bei Max Steinebach. — Preis 3 *M*, gebunden 4 *M*.

Unsere Literatur besitzt nur ein sehr geringes Material von Schilderungen des Lebens „auf der Walze". Was vorhanden ist, trägt meistens novellistische Tönung und ist deshalb zu kritischer Betrachtung ungeeignet. Hier trägt uns solch

„armer Reisender“ völlig ungefärbt und in drastischer Offenheit seine Wanderfahrten vor, die ihn durch Deutschland und Frankreich, durch Spanien und Portugal, nach Ägypten und Abessinien und schließlich nach Lome führten, wo er durch zweieinhalbjähriges Ausharren an einer Stelle zeigt, daß er auch arbeiten und seinen Platz ausfüllen kann. Es ist ein ganz eigentümlich Ding um diese Schilderungen, die uns das Leben gewissermaßen von unten her und von der Kehrseite zeigen. Durch das ganze Buch hindurch wird man die Frage nicht los, ob man es hier mit einem unverbesserlichen Vagabunden oder mit einem Philosophen der zynischen Richtung oder mit einem Problem zu tun hat. Die letztere Lösung erscheint besonders naheliegend, wenn man kurz vorher die Lebenserinnerungen Klödens las und die üble Neigung hat, sich den Kopf mit sozialpolitischen Fragen zu zerbrechen. Unseren Mannschaften dieses Buch durch die Bücherei gewissermaßen von Amts wegen in die Hand zu geben, möchte sich kaum empfehlen, dagegen wünschen wir den Schilderungen Gnadls nicht nur um des Verfassers, sondern mehr noch um der Sache willen die weiteste Verbreitung. Sie werden dem aufmerksamen Leser vieles zu denken geben.

Die im Novemberheft 1911, Seite 1486, zuerst erwähnte **„Vereinigung für staatsbürgerliche Bildung und Erziehung“** (Berlin W. 50, Ansbacher Straße 58 I) hat die nachfolgenden weiteren Schriften herausgegeben:

Seidenberger: „Staatsbürgerliche Erziehung im Geschichtsunterricht der höheren Schulen.“ VIII und 79 Seiten, gr. 8. Geheftet 1,60 *M*.

Wolf: „Staatsbürgerliche Erziehung auf den höheren Schulen, besonders auf dem Gymnasium.“ 45 Seiten, gr. 8. Geheftet 1 *M*.

Fickert: „Staatsbürgerliche Erziehung mit besonderer Berücksichtigung der Aufgaben der Lehrerseminare.“ 72 Seiten, gr. 8. Geheftet 1,60 *M*.

Thieme: „Der Weg zum Staatsbürger durch die Volksschule in Fühlung mit der Mittel- und Fortbildungsschule. 46 Seiten, gr. 8. Geheftet 1 *M*.

Rosenthal: „Unser täglich Brot. Ein Beitrag zur Wirtschafts- und Bürgerkunde.“ IV und 18 Seiten, gr. 8. Geheftet 0,50 *M*.

Sind auch diese Schriften, wie die Titel besagen, in erster Linie für die Lehrer als Anhalt für den Unterricht geschrieben, so werden sie doch auch einen größeren Leserkreis aus dem Gesichtspunkt interessieren, weil sie erkennen lassen, daß es durchaus nicht einfach ist, den in Betracht kommenden Gegenstand in den Unterrichtsplan einzupassen und einem jugendlichen Hörerkreis verständlich zu machen. Die Schriften sind aus Preisausschreiben hervorgegangen, die die Gesellschaft erlassen hatte. Ob die Schriften überall ganz ohne Vorbehalt verwendbar sein würden, möchten wir zwar nicht unerwähnt, aber doch unerörtert lassen. — Verlegt sind die Schriften bei B. G. Teubner in Leipzig.

Reise um die Welt auf S. M. S. „Vineta“ 1875 bis 1877. Briefe des verstorbenen Marinestabsarztes Dr. Fritz Schultz an seine Eltern. Zweite Auflage. Mit 18 Vollbildern in Autotypien. — Münster 1911. Regensberg. — Preis gebunden 2,50 *M*.

Die alte „Vineta“, die zweite Vertreterin der „Arkona“-Klasse, wurde 1875 unter Kapitän zur See Grafen Monts als Seekadetten-Schulschiff in Dienst gestellt. Ihr Weg führte sie ums Kap Horn nach China und Japan und auf dem Heimweg wiederum nach Südamerika, so daß die Weltumsegelung vollendet ward. Die Briefe des Schiffsarztes, der leider bald nach seiner Heimkehr aus dieser Zeitlichkeit abberufen wurde, sind völlig unverändert von einem Bruder des Verstorbenen der Öffentlichkeit übergeben und bieten eine recht lesenswerte Schilderung sowohl von dem Leben an

Bord wie von den mannigfachen Besuchen und größeren Ausflügen an Land. Es ist eine heute vergessene „Seefahrt“, bei der dem „Anker auf“ das „Entern in die Raaen“ folgte und bei der selbst bei schwerstem Wetter nur ungern die Hilfe der Maschine in Anspruch genommen ward. So wird das kleine Buch den Seefahrern einer neuen Zeit ansprechende Unterhaltung bieten, und wir empfehlen es den betreffenden Büchereien zur Anschaffung, indem wir zugleich die Schülerbibliotheken auf die liebenswürdigen, anspruchslosen Schilderungen des so früh verstorbenen Marinearztes verweisen.

Karl Schurz: **Lebenserinnerungen.** 1. Bis zum Jahre 1852. Volksausgabe. — Berlin. Georg Reimer. — Preis 2,50 *M*, gebunden 3 *M*.

Karl Schurz, den auch auf den Irrwegen seiner Jugend überall nur die reinsten Motive leiteten, hat seine Erinnerungen ursprünglich nur auf den Wunsch seiner Kinder niedergeschrieben. Unter den Händen wuchs ihm der Stoff, und mit Recht hat er dies Buch dem deutschen Volke nicht vorenthalten. Der vorliegende Band umfaßt die Tage der Kindheit, die Ereignisse von 1848 und 1849, die Befreiung Kinkels und den Abschied von der alten Welt, wo der politische Flüchtling keine Heimat mehr hatte. Eine glänzende Plastik der Darstellung, Herzenswärme und vornehme Gesinnung zeichnen das Buch in gleicher Weise aus. Wenn daher auch diese „Erinnerungen“ in einer Mannschaftsbücherei gewiß keinen Platz beanspruchen werden und wenn man auch mit den Werken des Erzählers nicht überall einverstanden ist, wird man doch seinen Worten mit dem größten Interesse lauschen, und die Lektüre des Buches bereitet einen hohen Genuß.

Die alte preußische Armee vor 1806, ihre Zusammensetzung und ihr Wesen, geschildert von E. Babel, Hauptmann der Landwehr a. D. Mit einem Auszug aus der Rangliste von 1805. — Preis 1 *M*.

Der Verfasser schildert knapp und klar die Organisation und die Betätigungsweise der alten Armee in Kommando und Verwaltung. Sofern dieser Gegenstand auf der Marineschule oder anderweit im Unterricht vorgeführt werden sollte, würde die Schrift einen passenden Anhalt bieten. Interessant ist der beigegebene Auszug aus der Rangliste von 1805, in dem wir eine große Menge bekannter Namen finden.

In ihrem Juni/Juliheft für 1911 berichtet das Monatsblatt der Gesellschaft für Heimatkunde, „Brandenburgia“ — Verlag der Buchdruckerei von P. Stankiewicz, Berlin —, über einen von Admiralstabssekretär Voigt gehaltenen Vortrag mit dem Thema **„Reliquien und Erinnerungen aus der Zeit der Kurbrandenburgischen Marine“.** In Berlin sind solche Reliquien bekanntlich, wenn auch in sehr unscheinbarer Gestalt, in dem alten Gebäude von Raules-Hof noch erhalten. Es ist nicht ohne Interesse, sich diese rühmliche Vergangenheit an dem hier gebotenen knappen Anhalt wieder zu vergegenwärtigen.

Von der Schulbank gegen die Franzosen! Kriegsfahrten eines Freiwilligen 1870/71. Als Tagebuch und in Briefen herausgegeben für Deutschlands Jugend von Dr. Ludwig Diemer. — Verlag des „Kamerad“ in Dresden. — Preis 3 *M*, gebunden 4 *M*.

Als kaum 19jähriger Oberprimaner des Gymnasiums in Aachen unmittelbar nach Beendigung der Abiturientenprüfung verließ der Verfasser im Juli 1870 das Elternhaus, um beim Infanterie-Regiment von Goeben (2. Rhein.) Nr. 28 als Kriegsfreiwilliger einzutreten. Die schlichte und wahrheitsgetreue Schilderung seiner Erlebnisse, besonders während der Belagerung von Metz und bei den aufreibenden Märschen

und Kämpfen gegen die französische Nordarmee, zeigen dem Leser, wie glühende Vaterlandsliebe selbst dem verwöhntesten Muttersöhnchen die harten Strapazen und Mühsale des Krieges ertragen hilft. Dem Mahnwort des Verfassers an die heranwachsenden Jünglinge, das so schwer Errungene festzuhalten, den Körper zu stählen und jederzeit bereit zu sein, für das Vaterland in den Kampf zu ziehen, wird jeder patriotische Deutsche beistimmen. — Das Buch eignet sich zur Anschaffung für Schiffs- und Mannschaftsbüchereien. Frk.

„Handarbeit für Knaben und Mädchen." VII.: Modellschiffbau. Von Karl Storch. — Verlag von B. G. Teubner, Leipzig. — Preis 1 ℳ.

Soweit wir unterrichtet sind, ist zur Zeit beim „Basteln" unserer Jungens der Schiffbau etwas aus der Mode gekommen und durch die Flugzeuge verdrängt; bei der Schiffbauerei in unseren eigenen Jugendtagen ließen zumeist Material und Werkzeug in gleicher Weise zu wünschen übrig. Wenn sich in der Ausbildungszeit der Schiffsjungen die nötige Muße finden sollte und der Kantinenfonds das Geld für die zugehörigen Anschaffungen hergeben kann, würde das obige Heft mit der darin angezogenen besonderen Anleitung geeigneten Anhalt für die entsprechende Betätigung bieten, die zugleich eine gute Vorschule für später zu leistende praktische Arbeit darstellt.

Vom Soldatenberufe. Von v. Beseler, General der Infanterie z. D. — Berlin 1912. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 75 Pfg.

Der Verfasser geht davon aus, daß sich leider hier und da Zweifel regen, ob dem Heere im heutigen Staats- und Volksleben noch die bisherige Stellung gebühre. Demgegenüber hebt er mit eindringlichen, warmen Worten die hohe Bedeutung des Soldatenberufes hervor, schildert ihn nach seinem Wesen und seinem Wert und will für ihn Neigung und Fürsorge erwecken. Ausbildung des Geistes und Körpers, vor allem Erziehung des Charakters, Berufstätigkeit, gesellschaftliche Erziehung, persönliche Ehre und Kameradschaft des Offiziers, aber auch die Kehrseiten des Berufs werden eingehend erörtert. Es ist ein rechtes Wort zur rechten Zeit, das einer der Berufensten ausgesprochen hat.

Haushaltungsstatistik. Eine literarhistorische und methodologische Untersuchung von Dr. Gerhard Albrecht. — Berlin, Karl Heymanns Verlag. — Preis 3,50 ℳ.

Dr. Albrechts Buch behandelt einen von uns des öfteren — siehe u. a. „Marine-Rundschau", 1910, Seite 1469 — berührten Gegenstand. Mit lebhaftem Interesse ersehen wir daraus, daß über diese Frage eine ziemlich umfangreiche Literatur vorhanden ist und daß sie schon in einem sehr frühen Stadium der Volkswirtschaftslehre die Anteilnahme der Fachgelehrten gefunden hat. Wir finden hier unsere Voraussetzung bestätigt, daß es überhaupt keinen anderen Maßstab gibt, die eigentlichen Zustände und das Wohlergehen unseres Volkskörpers zu erkunden, wie eben die Prüfung seines wirtschaftlichen Gebahrens im engsten Kreise, während wir anderseits erkennen, daß es seine großen Bedenken hat, hier zu generalisieren und aus unzulänglichem Material allgemeine Schlüsse zu ziehen. Weiter erkennen wir, daß die Methode des bisher vorliegenden Materials noch sehr viel zu wünschen übrig läßt und daß es für das systematische Studium erforderlich ist, hier erst zu einheitlichen Grundlagen und einer allgemein anerkannten Behandlungsweise zu gelangen. Die Materie selbst liegt allerdings für den Interessenkreis der „Marine-Rundschau" zunächst abseits trotz ihrer Bedeutung für die „Deckungsfrage", wir genügen daher unserer Pflicht, wenn wir an dieser Stelle auf das Vorhandensein des obigen gründlichen und fleißigen Buches verweisen.

„Ich dien!“ Der Armee gewidmet von Karl v. Reinhard, Leutnant im 1. Garde-Regiment zu Fuß. Dritte, neubearbeitete Auflage von G. Lehnerdt, Leutnant im Infanterie-Regiment Großherzog Friedrich Franz II. (Nr. 24). — Potsdam 1911. A. Steins Verlag. — Preis 1 *M*.

Die mit dem Schildspruch des Prinzen von Wales gekennzeichnete Schrift ist vor ungefähr 60 Jahren entstanden. Ihr Verfasser starb bei Gravelotte den Heldentod. Mit zum Herzen gehenden Worten schildert er seine Auffassung vom Soldatenberuf und von den hohen Pflichten, die ihre Belohnung nicht in Geld und Gut, sondern in ihrer Ehrauffassung und dem treuen Zusammenhang mit den Kameraden finden. Jeder Soldat und jeder Vaterlandsfreund wird diese schönen Gedanken mit herzlicher Zustimmung lesen. Ob der einfache Soldat, insbesondere das Kind der Großstadt, der kleinen Schrift das richtige Verständnis entgegenbringen würde, bleibe dahingestellt. Dem jungen Offizier aber wie auch den Unteroffizieren sei das Werkchen bestens anempfohlen, und die Kommandeure sollten nicht unterlassen, sie darauf hinzuweisen.

Eine Reise durch die deutschen Kolonien. Herausgegeben von der illustrierten Zeitschrift „Kolonie und Heimat“. Fünfter Band: **Südsee.** Mit 4 Karten und 204 Abbildungen, darunter 10 ganzseitigen Bildern auf Kunstdruckpapier. — Berlin, Verlag kolonialpolitischer Zeitschriften G. m. b. H. — In Leinwand gebunden mit farbiger Deckelzeichnung. Preis 5 *M*.

Im Januarheft dieses Jahres hatten wir Gelegenheit, den vierten Band (Südwestafrika) dieses eigenartigen Werkes über die deutschen Kolonien zu besprechen. Der jetzt vorliegende fünfte Band bringt uns Land und Leute der deutschen Südsee näher. Zuerst wird Kaiser Wilhelms-Land, der deutsche Anteil von Neuguinea und der Bismarck-Archipel, dann das Inselgebiet, die Palau-, Karolinen-, Marschall- und Marianen-Inseln und zuletzt Samoa geschildert. Auch dieser Band eignet sich mit seinem reichen Bilderschmuck bei verhältnismäßig geringem Anschaffungspreis vorzüglich zu Geschenkzwecken. Frk.

Deutschland. Einführung in die Heimatkunde. Von Friedrich Ratzel. — Berlin 1911, bei Georg Reimer. — Preis 3,20 *M*, gebunden 3,60 *M*.

Nachdem wir die zweite Auflage von Ratzels „Deutschland“ im Jahrgang 1907, Seite 964, besprochen, liegt nunmehr als Sechszehntes bis Zwanzigstes Tausend ein unveränderter Neudruck vor. Der Verlag des Werkes ist von Fr. Grunow-Leipzig auf die oben bezeichnete Stelle übergegangen. Es darf als ein ehrenvolles Zeugnis für das Interesse des deutschen Lesepublikums bezeichnet werden, daß das zwar höchst anziehende, aber immerhin eine ziemliche Aufmerksamkeit erfordernde Werk Ratzels in verhältnismäßig so kurzer Zeit eine wiederholte Auflage erforderte.

Die Königin in Thule. Seeroman von Hans Parlow. — Verlag von C. Reißner in Dresden. — Preis 4 *M*, gebunden 5 *M*.

Wenn die „Marine-Rundschau“ das vorliegende Buch in den Kreis ihrer Besprechungen hineinzieht, so geschieht es, weil der Verfasser, wie in seiner „Kaptaube“ — vgl. Märzheft 1903, Seite 390 — das Seemännische sicher beherrscht und meisterhaft zu schildern versteht. Die Geschichte des anerkannt tüchtigen Steuermanns, der nur durch die Machinationen seines ränkevollen Schiffsführers zu einer falschen Navigierung veranlaßt wird, sein Patent verliert und dann als einfacher Matrose fahrend doch sein Glück macht, wird spannend erzählt. Das Buch wird sich voraussichtlich einen großen Leserkreis erobern. Frk.

Der „Illustrierte Deutsche Flotten-Kalender für 1912" — Verlagsbuchhandlung Wilhelm Köhler in Minden i. Westfalen — liegt als 12. Jahrgang vor. Derselbe verbessert sich auch unter der neuen Schriftleitung mit seinen Kunstbeilagen und zahlreichen Abbildungen von Jahr zu Jahr und bringt recht interessante kleine Artikel aus der Feder von Marineschriftstellern. Frk.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Anson, W. V.: The life of Admiral Lord Anson, the father of the British navy, 1697—1762. — London 1912, J. Murray. 7 s 6 d.
* Beresford, Lord Ch.: The Betrayal. London 1912, P. S. King & Son. 2 s 6 d.
* Guns, Q. F. C. and Theelucker, Ph.: Middle watch musings. London 1912, Simpkin & Co. 3 s 6 d.
* Hirschmann, O.: Das internationale Prisenrecht. München und Berlin 1912, J. Schweitzer. 4,50 M.

Leonhard, Dr. R.: Schiffe als Prozeßparteien. Leipzig 1912, A. Deichert. 1,— M.

* Oncken, Prof. Dr. H.: Deutschland und England. Heeres- oder Flottenverstärkung? Heidelberg 1912, C. Winter. 0,60 M.
* Reimers, D.: Tafeln zur schnellen Berechnung von Entfernungen (Distanzen), Reisedauer, stündlicher Fahrt, Durchschnittsfahrt, Bedarf und Verbrauch von Kohlen usw. — Hamburg 1912, R. A. W. Meyer. 5,— M.
* Schaffalitzky de Muckadell, Baron C.: Haandbog i nordens søkrigshistorie. — København 1911, J. Cohens. 12,— M.
* Schepelmann, Dr. E.: Die Seekrankheit. Berlin und Leipzig 1912, Dr. W. Rothschild. 2,80 M.
* Schiemann, Prof. Dr. Th.: Deutschland und die große Politik anno 1911. — Berlin 1912, G. Reimer. 6,— M.
* Ship's data U. S. naval vessels 1911. Washington 1912, Government Printing Office. 4,75 M.
* Slawinsky, E. J.: Der Eisbrecher „Jermack" und seine Tätigkeit in den Baltischen Häfen. — Reval 1912, A. Kullap. 4,— M.
* Spohn: Ratgeber in Ehrenfragen aller Art. I. 4. Auflage. Berlin 1912, R. Eisenschmidt. 1,50 M.

Stolypin, P. A. und Kriwoschein, A. W.: Die Kolonisation Sibiriens. Berlin 1912, H. Paetel. 5,— M.

* Weule, Dr. K.: Leitfaden der Völkerkunde. Leipzig und Wien 1912, Bibliographisches Institut. 4,50 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

Deutscher und englischer Schiffbau.	U., März 1912.
Quelques opinions sur les chaudières.	V. M., 10., 25. 2. 12.
Panzer und Schiff.	M. A. G., 1912, Nr. 2, 3.
Marine gas engines: their design and application.	M. Eg., Februar 1912.
Steam turbines for auxiliary purposes on board ship.	Ebenda.
Protection for warships against torpedoes, mines and under water hits by shells.	J. U. S. I., Februar 1912.
The corrugated »Monitoria«: certain aspects of ship resistance.	S. W., 14. 2. 12.
Le Dreadnought »España«.	Y., 24. 2. 12.
Oil engined ships »Selandia« and »Jutlandia«.	Eg., 23. 2. 12; E., S., 15. 3. 12.
Experiments of fire-boxes, tubes and stays.	E., 23. 2. 12.
The jubilee of the turret-ship.	S. A., 17. 2. 12.
Fahrtmomente.	S., Nr. 10, 28. 2. 12.
Machines à combustion interne.	V. M., 25. 2. 12.
Combined reciprocating and turbine engines.	M. E., März 1912.
The gas turbine.	E., 8. 3. 12.
De l'emploi des turbines Parsons.	Y., 9. 3. 12.
Stapellaufuntersuchungen und Messungen D. S. D. „Bahia Blanca".	S., Nr. 11, 13. 3. 12.
Elektrischer Antrieb von Schiffen.	Ebenda.
Standardisation of water-tube boilers.	Eg., 15. 3. 12; E., 15. 3. 12.
An analysis of the claims of the marine internal combustion engine.	E., 15. 3. 12.
Our latest battleships, the »Nevada« and »Oklahoma«.	S. A., 9. 3. 12.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

The case for increase in calibre of naval guns.	Eg., 16. 2. 12.
Die „Liberté"-Katastrophe und die Pulverfrage in der französischen Marine.	A. M., Februar 1912.
Quecksilberbestimmung in rauchschwachem Pulver.	Z. S. u. S., 15. 2. 12.
The rapidity of fire of naval guns.	Eg., 23. 2. 12.
Naval gunnery in 1911.	N. M. R., 28. 2. 12; A. N. G., 2. 3. 12.
Toujours la question des poudres.	V. M., 25. 2. 12.
Shooting in the navy.	E., 23. 2., 8. 3. 12.
Studienskizzen über Einheitsgeschosse.	K. T., 1912, Nr. 3.
Les poudres de marine et le programme naval.	V. M., 10. 3. 12.
Brevet supérieur de canonnage.	M. d. F., 1912, Nr. 11.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Neuerungen im Unterseebootsbau.	Prometheus, Nr. 1165.
The Davis gun-torpedo.	E., 23. 2. 12.

Der Einheitsmotor für Unterseeboote.	Das Motorboot, 26. 2. 12.
Unterseeboote mit Geschützen.	D. F., 1912, Nr. 3.
Un sous-marin mouilleur de mines.	Y., 9. 3. 12.
Der Unterseebootsmotor von Körting.	M. S., 1912, Nr. 3.
H. M. Torpedoboat destroyer »Fury«.	Eg., 15. 3. 12.

Küstenverteidigung, Landungen.

Die Mitwirkung der Flotte bei der Landesverteidigung.	Deutsche Revue, März 1912.
Zum Flottenangriff auf Küstenbefestigungen.	A. M., März 1912.

Marine- und militärische Fragen.

Deutsche und englische Friedensstrategie.	U., März 1912.
Les capitaines de corvette.	V. M., 10. 2. 12.
La réorganisation du personnel.	M. d. F., 1912, Nr. 8.
The strategy of the Mediterranean.	J. U. S. I., Februar 1912.
The war in the Mediterranean.	Ebenda.
The burden of armaments.	A. N. G., 24. 2. 12.
New marine station at Dover.	E., 23. 2. 12.
New navy personnel bill.	A. N. J., 17. 2. 12; A. a. N. R., 24. 2. 12.
The admiralty war staff.	N., Februar 1912.
Der russischen Kriegsmarine neuer Kurs.	D. A., 22. 2. 12.
The German navy.	N. M. R., 28. 2. 12.
Betrachtungen über den Gefechtswert von Schlachtschiffen.	Prometheus, Nr. 1166.
Questions d'utilisation.	M. d. F., 1912, Nr. 9.
Naval strategy and the crisis of 1911.	U. S. M., März 1912.
Die Bereitschaft der englischen Flotte.	I. R. A. F., 1912, Beiheft 138.
Der Oberbefehl im Kriege in Frankreich.	Ebenda, März 1912.
Militärflugwesen in England.	Ebenda.
Luftfahrzeuge als Kriegswaffe.	D. F., 1912, Nr. 3.
Le recrutement du personnel de la marine en France et à l'Etranger.	Navigazette, 7. 3. 12.
Réorganisation des équipages.	M. d. F., 1912, Nr. 10.
Les contre-torpilleurs d'escadre.	Y., 9., 16. 3. 12.
Vom französischen Luftfahrwesen.	K. T., 1912, Nr. 3.
Jahresberichte der Bureauchefs im Marine-Departement der Vereinigten Staaten.	M. S., 1912, Nr. 3.
Schaffung eines Marinegeneralstabes in England.	Ebenda.
L'avancement des équipages.	M. d. F., 1912, Nr. 11.
Plan d'armement de 1913.	Ebenda.
La limitation des armements navals.	M. F., 1912, Nr. 2.
La constitution de la flotte.	Ebenda.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Voranschlag zum französischen Marinebudget 1912.	M. S., 1912, Nr. 2.
Le problème naval.	L. M., Suppl., Februar 1912.
Was braucht Deutschland in der Nordsee?	U., März 1912.
The navy estimates.	Eg., 15. 3. 12; E., 15. 3. 12; A. N. G., 16. 3. 12; N. M. R., 28. 2., 13. 3. 12.

The two-keels-to-one standard.	N. M. R., 28. 2. 12.
Le programme naval.	Eg., 8. 3. 12; V. M., 25. 2. 12; Y., 2. 3. 12.
Essai comparatif sur les budgets des marines Françaises et Allemandes 1911.	R. M., Januar 1912.
Flottan under sistförflutna året.	T. i. S., 1912, Nr. 1.

Bildungswesen.

Bemerkungen zur wissenschaftlichen Ausbildung der Ingenieure.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, Nr. 8, 11, 24. 2., 16. 3. 12.
The electrical course, departement of enlisted specialists coast artillery school.	I. U. S. A., Januar/Februar 1912.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Twenty thousand-ton pontoon floating dry-dock.	M. Eg., Februar 1912.
Floating dock for testing submarine boats.	Eg., 23. 2. 12.
Das 40000 Tonnen-Schwimmdock der Kaiserlichen Werft Kiel.	D. F., 1912, Nr. 3.
Über Schiffshebewerke.	Ztschr. f. Architektur u. Ingenieurwesen, 1912, Seite 83.

Sanitätswesen.

Militärärztliches aus der Türkei.	Deutsche militärärztl. Ztschr., 20. 2. 12.
Hospital accommodation on board ship.	Nautical Magazine, März 1912.
Über Schädigungen von Fleisch-Büchsenkonserven.	Deutsche militärärztl. Ztschr., 5. 3. 12.
Transport et transmission des blessés à bord des navires modernes.	A. M. N., 1912, Nr. 2.

Verwaltungsangelegenheiten.

La réorganisation administrative des arsenaux maritimes.	M. F., 1912, Nr. 2.

Rechtsfragen.

Staatsverträge wider die Spionage.	Deutsche Juristenzeitung, 1. 3. 12.
Sir R. Custance on the declaration of London.	N. M. R., 6. 3. 12.
Auf dem Wege zum Weltseerecht.	Deutsche Juristenzeitung, 15. 3. 12.
Vereinheitlichung des Seerechtes bis zur Pariser Konferenz.	M. S., 1912, Nr. 3.

Kolonialfragen.

Die rechtliche Stellung und die Verfassung der deutschen Schutzgebiete.	Zeitschrift für Kolonialpolitik, Februar 1912.
Unsere Verkehrspolitik in Kamerun.	Koloniale Zeitschrift, 1912, Nr. 10.
Die finanzielle Entwicklung der deutschen Kolonien.	Koloniale Rundschau, März 1912.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Les basses voiles. Système »Joachim«.	Y., 17. 2. 12.
Die Bau- und Material-Vorschriften für die nationalen Kreuzerklassen.	Wassersport, 1912, Nr. 8.
Touren-Kreuzeryacht für einen südamerikanischen Hafenplatz.	Ebenda.

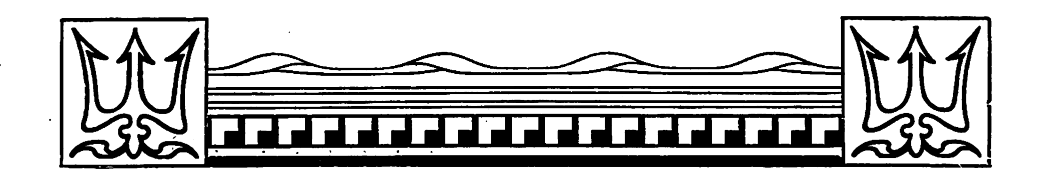
Der kleine Seekreuzer „Seeschwalbe".	D. Y., 23. 2. 12.
7-m-R-Tourenyacht „Dad".	Wassersport, 1912, Nr. 9.
Was muß man von einer Meßregel fordern?	Ebenda, Nr. 8, 10, 11.
Spitzgatt-Tourenkreuzer für die See.	Ebenda, Nr. 10.
Nationale 45 qm-Kreuzeryacht.	Ebenda, Nr. 11.
Vom Yachtbau im Jahre 1911.	S., Nr. 11, 13. 3. 12.
Geschichtliches.	
Die Karawelle des Christoph Columbus „Santa Maria".	M. S., 1912, Nr. 2.
The treasure frigate »Thetis«.	The Mariners Mirror, Februar 1912.
The Howland great wet dock.	Ebenda.
Discipline and punishments in the Royal Navy.	U. S. M., März 1912.
Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.	
Die Funkentelegraphie an Bord.	H., 1912, Nr. 11.
Oil or steam?	E., 15. 3. 12.
Nautische Fragen.	
Ein Wellenberuhigungs-Ölapparat.	H., 1912, Nr. 8.
Navigation in den schwedischen Schären.	D. Y., 23. 2. 12.
Tachometer und Geschwindigkeitsmesser.	Ebenda.
Les signaux sous-marins.	Navigazette, 29. 2. 12.
Ship's compasses.	M. E., März 1912.
A new form of table for calculating altitude.	Nautical Magazine, März 1912.
A new apparatus for marine exploration.	S. A., 24. 2. 12.
Ansteuerung des Englischen Kanals durch die Hoofden.	H., 1912, Nr. 10.
Handelsmarine, Binnenschiffahrt.	
La marine marchande et son personnel.	L. M., Februar 1912.
La marine marchande Italienne.	V. M., 25. 2. 12.
Handels- und Verkehrswesen.	
Der Außenhandel Deutschlands, Englands und der Vereinigten Staaten.	Export, 29. 2. 12.
Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.	
Les accidents dans les marines étrangères en 1911.	Y., 17. 2. 12.
The salving of the submarine boat »A 3«.	Eg., 16. 2., 15. 3. 12.
Schiffsverluste im Jahre 1911.	H., 1912, Nr. 9.
Motors for lifeboats.	E., 1. 3. 12.
Naval disasters and accidents during 1911.	Ebenda.
The »Hawke« — »Olympic« collision.	S. A., Suppl., 24. 2. 12.
La pêche à vapeur en Espagne.	Y., 9. 3. 12.
Verschiedenes.	
Taucherfack.	H., 1912, Nr. 11.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering. — **F.** = Die Flagge.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad.
M. E. = Marine Engineer. — **M. Eg.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — **M. G.** = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime. — **R. A. G.** = Rivista di Artiglieria e Genio.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften kommen bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.



Der englische Marineetat 1912/13 und die Neuverteilung der britischen Seestreitkräfte.

Das englische Marinebudget dieses Jahres erhält sein Gepräge durch den Satz, mit dem es eingeleitet wird: „Dieser Etat ist aufgestellt in der Annahme, daß die bestehenden Programme anderer Seemächte nicht erweitert werden; sollte diese Voraussetzung sich nicht erfüllen, so wird ein Zusatzetat eingebracht werden, der Mehrforderungen an Geld und Mannschaften enthalten wird.“ — Die englische Presse hat sich geschlossen dahin ausgesprochen, daß lediglich die deutsche Flotte mit dieser Andeutung gemeint sei, da sie als Maßstab für die Forderungen der Admiralität diene.

Die Denkschrift zum Etat ist diesmal ziemlich farblos gehalten. Das Wesentliche, was er zu sagen hatte, hat der Erste Lord sich für seine Etatsrede im Unterhause aufgespart, wohl in der Annahme, daß diese in Deutschland und in der übrigen Welt am ehesten gelesen werden würde. Sie bringt nicht nur eine Begründung des Etats, sondern vor allem die Ankündigung wichtiger organisatorischer Neuerungen.

A. Übersicht über den Etat.

Die Summe der Gesamtausgaben für die englische Marine, also der Brutto-Etat, ist für das kommende Jahr auf 937,37 Mill. ℳ veranschlagt worden, gegen 942,57 Mill. ℳ im Vorjahre.

Die Eigeneinnahmen der Marine ergeben sich wie sonst in der Hauptsache aus dem Verkauf alter Schiffe und Inventarien sowie aus den Beiträgen der Tochterländer Australien, Neuseeland, Kapkolonie, Natal, Neufundland und Indien; sie belaufen sich auf insgesamt 38,03 Mill. ℳ, hiervon Zuschüsse der Kolonien 11,64 Mill. ℳ.

Durch Abzug dieser Einnahmen vom Brutto-Etat ergibt sich der Netto-Etat, der in diesem Jahre

899,34 Millionen ℳ

beträgt, das sind 6,27 Mill. ℳ weniger als im Vorjahre. Diese geringfügige Verminderung ist hauptsächlich herbeigeführt durch etwas herabgesetzte Ausgaben für Schiffsneubauten (Kapitel 8). Eine Erhöhung weisen vor allem auf die Kosten für Personal (Kapitel 1), Armierungen (Kapitel 9) und Hafenbauten (Kapitel 10).

Für Schiffneubauten sind angesetzt:

Schiffe der beiden vorigen Bauprogramme (also 2. und 3. Raten)	246,2	Mill. *M*,
Schiffe des neuen Bauprogramms (also 1. Rate)	38,8	"
somit für Neubauten zusammen . . .	**285,0**	Mill. *M*,

gegen 307,3 Mill. *M* im Vorjahre. Die Summe von 38,8 Mill. *M* für die ersten Raten bedeutet jedoch eine Vermehrung um 3,3 Mill. *M* gegenüber dem entsprechenden Betrage im Vorjahre. Von diesem Mehr soll in erster Linie die verfrühte Inbaugabe der Zerstörer bestritten werden, deren erste Raten um die Hälfte gestiegen sind. Eine Baubeschleunigung der großen Schiffe scheint nach den geforderten ersten Beträgen nicht beabsichtigt.

Das Bauprogramm dieses Jahres sieht vor:

4 große gepanzerte Schiffe (angeblich 3 Linienschiffe, 1 Panzerkreuzer),
8 leicht gepanzerte Kreuzer,
20 Zerstörer,
eine Anzahl von Unterseeboten und Hilfsfahrzeugen.

Die Zahl der Unterseeboote ist absichtlich nicht angegeben, damit nicht aus ihr und der geforderten Geldsumme (7,4 Mill. *M*) Schlüsse über Größe und Bauart dieser Fahrzeuge gezogen werden können.

Von den großen gepanzerten Schiffen sollen je eines auf den Regierungswerften von Portsmouth und Devonport gebaut, die übrigen an Privatwerften vergeben werden; von den leicht gepanzerten Kreuzern entfallen je einer auf die Staatswerften zu Pembroke und Chatham, die übrigen sechs auf Privatfirmen. Die Zerstörer sollen, wie üblich, sämtlich auf Privatwerften gebaut werden, die Unterseeboote teils in Chatham, teils bei Privatfirmen.

B. Einzelheiten des Etats.

Nachstehende Tabelle enthält die einzelnen Posten des Etats im Vergleich zu denen des Vorjahres:

	1912/13	1911/12	+ (mehr) als im Vorjahre	— (weniger) als im Vorjahre
		Offiziere u. Mannschaften		
I. Personalbestand	136 000	134 000	2000	—
II. Ausgaben für aktive Dienstverhältnisse:		Millionen Mark		
1. Besoldung	155,591	153,235	2,356	—
2. Verpflegung, Bekleidung	53,613	53,424	0,189	—
3. Sanitätswesen	5,506	5,526	—	0,020
4. Gerichtswesen	0,071	0,080	—	0,009
5. Ausbildungswesen	3,111	3,070	0,041	—
6. Wissenschaftlicher Dienst	1,469	0,147	1,322	—
7. Marinereserven	8,705	7,915	0,790	—
8. Schiffbauten, Reparaturen, Indiensthaltung:				
a. Personal	71,274	72,247	—	0,973
b. Material	103,567	101,090	2,477	—
c. Privatindustrie	266,334	293,052	—	26,718

	1912/13	1911/12	+ (mehr) als im Vorjahre	— (weniger) als im Vorjahre
	Millionen Mark			
9. Schiffsarmierungen	79,948	75,908	4,040	—
10. Werft- und Hafenbauten	71,706	62,532	9,176	—
11. Verschiedenes	10,853	10,853	—	—
12. Admiralität	8,741	8,291	0,450	—
Insgesamt rund	840,489	848,691	20,841	27,720
III. Ausgaben für inaktive Dienstverhältnisse:				
13. Halbsold und Sold für Verabschiedete	19,498	18,897	—	0,601
14. Pensionen, Zulagen	30,930	29,951	0,979	—
15. Zivilpensionen	8,425	8,068	0,357	—
Insgesamt rund	58,853	56,916	1,937	—
Gesamtsumme von II und III	899,342	905,607	—	6,265

Verminderung der Ausgaben gegen 1911/12: 6,27 Mill. *M.*

Zu I. Personalbestand. Die Vergrößerung des Personalbestandes kommt zustande durch folgende Vermehrungen:

41 Offiziere,
15 Kadetten,
110 Deckoffiziere,
1141 Unteroffiziere und Mannschaften,
440 Schiffsjungen,
346 sonstiges Personal,
zusammen 2093 Stellen.

Demgegenüber tritt eine Verringerung ein um:

3 Offiziere der Küstenwachen,
5 Offiziere der Royal Marines,
85 sonstiges Personal,
zusammen 93 Stellen.

Tatsächliche Vermehrung somit: 2000 Stellen.

Irgendwelche Schwierigkeiten, das erforderliche Personal zu bekommen, haben sich, wie die Denkschrift zum Etat hervorhebt, bisher nicht ergeben. Im vergangenen Etatsjahr wurden neu angeworben 11 770 Mannschaften für die Flotte und 1092 Mann für die Royal Marines; das sind die größten Eintrittszahlen, die seit vielen Jahren zu verzeichnen gewesen sind. Um eine Überfüllung der Schulen und Schulschiffe zu vermeiden, hat die Admiralität einen Teil der Schiffsjungen zu ihrer seemännischen Ausbildung auf Schiffe der Heimatflotte geschickt.

Die Gesamtzahl der Royal Marines betrug Ende März 1912 15 800 Mann, die des Küstenwachpersonals einschließlich Offiziere 3100 Mann.

Für Offiziere soll das Verfahren der gemeinsamen Einstellung und Ausbildung in seinen Grundzügen beibehalten werden. Nur für Offiziere der Royal Marines soll eine Abweichung auch in Zukunft statthaft sein; im vorigen Dezember sind bereits

elf auf Grund einer Prüfung unmittelbar als Leutnants in dieses Korps aufgenommen worden. Die Abzweigung zu der Ingenieurlaufbahn soll 2 bis 3 Jahre nach der Beförderung zum Offizier erfolgen; die Offizierstellen auf den Unterseebooten sollen der Denkschrift zufolge hauptsächlich von Ingenieurspezialisten besetzt werden.

Über Zulassung von Deckoffizieren zur Offizierslaufbahn siehe Etatsrede des Ersten Lord (S. 576).

Zu II, 1, 2. Besoldung, Verpflegung, Bekleidung. Die Ausgabensteigerung bei diesen Posten ist durch die Personalvermehrung bedingt und wird im Laufe der nächsten Jahre automatisch um ein recht beträchtliches Maß weiter in die Höhe gehen. Wenn in den folgenden 5 Jahren nur ein jährliches Mehr von 2000 Mann eingestellt wird — dies wird bei Nichtveränderung des deutschen Flottengesetzes für das notwendige Minimum gehalten —, so entsteht daraus nach Schätzung der Admiralität ein Zuwachs von Gesamtausgaben in Höhe von 34,68 Mill. ℳ (einschließlich Pensionen usw.) Die Kosten die in England auf den einzelnen Mann entfallen, werden sich somit auf rund 3500 ℳ jährlich belaufen; infolge Fehlens der allgemeinen Wehrpflicht ist diese Summe bekanntlich sehr viel höher als in Deutschland.

Zu II, 3. Sanitätswesen. Die Denkschrift weist auf die Reformen hin (Titeländerungen, Gehaltserhöhung), die auf Grund von Vorschlägen einer besonders hierzu eingesetzten Kommission am 1. Juli vorigen Jahres für das Sanitätsoffizierkorps eingeführt worden sind. Die wissenschaftliche Ausbildung der Ärzte ist durch Einrichtung verschiedener Kurse gefördert worden.

Die Untersuchungen über Ausbreitung der Tuberkulose unter den Mannschaften sind abgeschlossen worden; die Ergebnisse werden von einem Ausschuß geprüft.

Zu II, 4. Gerichtswesen. Die neuen Haftgewahrsame (detention barracks) in Chatham und Portsmouth, die an Stelle der früheren Militärgefängnisse getreten sind, wurden im Dezember 1911 eröffnet. Damit hängt die schon im vorigen Jahre hier erwähnte Neugestaltung des Militärstrafwesens zusammen, die eine körperliche und soldatische Weiterbildung des Mannes auch während seiner Strafzeit im Auge hat.

Zu II, 6. Wissenschaftlicher Dienst. Die Ausgaben für Herstellung von Seekarten sind um 60 000 ℳ höher angesetzt als im vorigen Etat.

Zu II, 7. Marinereserven. a) Die Mehrkosten entfallen wie im letzten Jahre zum größten Teil auf die Royal Fleet Reserve, die nur gediente Mannschaften aufnimmt. Ihr Istbestand ist von 21 943 auf 24 082 Mann gestiegen. Der Sollbestand für den neuen Etat ist, wie folgt, festgesetzt:

	Klasse A, d. h. Leute mit vorangegangener langer aktiver Dienstzeit	Klasse B, d. h. Leute mit kurzer aktiver Dienstzeit	Zusammen
Ausgebildet als Seeleute	3680	9 010	12 690
„ „ Maschinenpersonal	2100	6 100	8 200
„ „ Marines	1840	3 300	5 140
„ „ Polizisten	187	10	197
Zusammen	7807	18 420	26 227

b) Der Gesamtbestand der Royal Naval Reserve — Personal der Handelsmarine, das sich zum Dienst im Kriegsfalle verpflichtet — ist weiter zurückgegangen, nämlich von 21 094 auf 18 438 Mann. Für die „trawler section" (Minensuchdienst) sieht der Etat vor:

100 Schiffsführer,
1178 Mannschaften.

c) Die Stärke der Royal Naval Volunteer Reserve — Freiwillige aller Berufsklassen — ist auf rund 4400 Mann veranschlagt.

Zu II, 8. Schiffbauten, Reparaturen, Indiensthaltung. Im verflossenen Etatsjahre wurden fertiggestellt:

Linienschiffe: „Hercules", „Colossus", „Orion", „Monarch".
Geschützte Kreuzer: „Dartmouth", „Falmouth", „Weymouth", „Yarmouth".
Ungeschützte Kreuzer: „Blonde", „Active".
Zerstörer: 20 der „Acheron"- und „Defender"-Klasse.
Unterseeboote: „D 3" bis „D 8".
Hilfsschiffe: „Adamant", „Daisy", „Watchful", „Esther".

Am 1. April 1912 sind noch im Bau:

10 Linienschiffe,
6 Panzerkreuzer (darunter 2 für die Dominions Australien und Neuseeland),
8 Geschützte Kreuzer (darunter 2 für Australien),
2 Ungeschützte Kreuzer,
31 Zerstörer,
15 Unterseeboote (darunter 2 für Australien),
2 Flußkanonenboote.

Über die Baukosten einiger der 1910/11 fertiggestellten Schiffe wird amtlich noch Folgendes bekanntgegeben:

Name des Schiffes	Kostenanschlag	Tatsächliche Baukosten
	Millionen	Mark
Auf Regierungswerften gebaut:		
„Collingwood"	32,395	31,334
„Neptune"	32,395	31,130
„St. Vincent	32,905	32,232
„Blanche"	5,710	5,392
Unterseeboot „C 33"	—	0,822
Unterseeboot „C 34"	—	0,822
Auf Privatwerften gebaut:		
„Bristol"	7,213	7,118
„Liverpool"	6,795	6,685

Von dem Schiffbauprogramm 1912/13 sollen die Zerstörer sofort in Bau gegeben werden. Mit dem „leicht gepanzerten" Kreuzer wird, wie der Erste Lord erklärt hat, ein neuer Typ geschaffen werden. Es soll das „kleinste, billigste und schnellste, mit Seitenpanzer geschützte Schiff werden, das je für die englische Marine entworfen worden ist, stark und geschwind genug, um jedes feindliche Torpedoboot einzuholen und zu vernichten", außerdem für Aufklärungszwecke verwendbar. Nach Ansicht der Admiralität waren die Kreuzer der Städte-Klasse im Laufe der Zeit zu groß geworden;

im Kreuzerdienst aber kommt es gerade auch auf die Zahl an. Es wurde deshalb für richtig gehalten, an Stelle der vier bisherigen acht Schiffe eines kleineren Typs zu fordern.

Von Unterseebooten wird nur gesagt, daß sie sich technisch in einem Übergangsstadium befinden.

Bei den laufenden Indiensthaltungsausgaben fallen in erster Linie die stetig zunehmenden Kosten für Feuerungsmaterial ins Gewicht, die nach Schätzung des Ersten Lords in den nächsten 5 Jahren automatisch um 18 Mill. *M* jährlich steigen werden.

Zu II, 9. Schiffsarmierungen. Die Zunahme der Kosten für dieses Kapitel ist recht erheblich. Wie der Erste Lord mitgeteilt hat, ist man in diesem Jahre darauf bedacht gewesen, „alle Reservebestände an Geschützen, Munition und Torpedos aufzufüllen" („all reserves of guns, ammunition and torpedoes are to be brought up to the full level"). Diese Maßnahme, die auch „aus sonstigen Gründen gerechtfertigt und notwendig ist" („justifiable, and even necessary, on other grounds"), soll die Wirkung haben, für die nächsten Jahre eine Verringerung der Ausgaben für diesen Posten zu ermöglichen.

Zu II, 10. Werft- und Hafenbauten. Die sehr beträchtlichen Mehrkosten sind durch den Ausbau von Portsmouth und vor allem Rosyth verursacht. — Zur Zeit befinden sich in englischen Heimatshäfen 9 große Regierungsdocks, darunter 5 für die neuesten Schlachtschiffe (eines davon in Haulbowline); das neue Dock in Portsmouth wird im nächsten Jahre fertig werden; 1916 kommen die 4 großen Trockendocks (einschl. der Einfahrtsschleuse) in Rosyth hinzu. Die beiden Schwimmdocks für den Medway und für Portsmouth, die für die größten Schiffe Raum haben, sollen in wenigen Monaten verwendungsbereit sein. Zu den bisher genannten Regierungsdocks kommen noch 5 zur Zeit vorhandene Privatdocks hinzu. Die Admiralität hält diese Zahlen im Augenblick für völlig ausreichend; im Jahre 1916 wird eine weitere Vermehrung ins Auge gefaßt werden.

Zu II, 11. Verschiedenes. Die Ausgaben für „special services" sind um 56 000 *M* höher veranschlagt als im vorigen Etat.

Zu II, 12. Admiralität. Die Mehrkosten sind durch die vor kurzem durchgeführte Organisationsänderung der Admiralität entstanden.

C. Der Etat in der Presse.

Abgesehen von den Blättern der ganz radikalen Richtungen hat die Presse an dem Etat wenig auszusetzen gefunden. Die „Times" hält zwar den Bau von vier großen Schiffen für das „unverkürzbare Minimum", gibt aber ihrer vollen Befriedigung darüber Ausdruck, daß der Erste Lord das in seiner Glasgow-Rede gegebene Versprechen eingelöst habe.

„Daily Graphic" hält für den wichtigsten Punkt des ganzen Etats die ausdrückliche Feststellung, daß er unter der Voraussetzung aufgestellt worden ist, daß die Programme anderer Mächte nicht geändert werden, und daß große Nachtragsforderungen in Aussicht gestellt sind, wenn diese Voraussetzung sich nicht erfüllen sollte. „Wir

nehmen an, daß Mr. Churchill dabei weder China noch Peru im Auge hatte und daß eine Erweiterung der Programme beispielsweise von der Türkei oder Spanien oder selbst Rußland oder Frankreich nicht notwendigerweise eine Vermehrung bei uns zur Folge haben würde. Die Mitglieder des Dreibundes und besonders der führende Teilhaber („predominant partner") müssen also zwischen den Zeilen lesen. Selbstverständlich bedeutet das keine Drohung, darüber sind wir hinaus. Es ist weiter nichts als ein deutlicher Fingerzeig — und wir glauben, er wird verstanden und beachtet werden —, daß wir Herr im eigenen Hause bleiben wollen und daß wir eine weitere Einschränkung unserer bereits im Schwinden begriffenen Überlegenheit (margin of superiority) nicht zulassen wollen. — Das Programm selbst ist ausreichend."

„Standard" fühlt sich erleichtert, daß die angekündigte Herabsetzung des Etats um wenigstens 20 Mill. ℳ nicht eingetreten ist. „Wahrscheinlich wird dem Etat von niemand Verschwendung vorgeworfen werden, außer von Mr. Keir Hardie und Leuten seiner Denkungsart."

„Morning Post" bespricht die Schwierigkeiten, die sich einer sachlichen Beurteilung des Bauprogramms entgegenstellen. Da für die englische Marine weder die Zahl der erforderlichen Schiffe noch deren Lebensdauer festgesetzt sei, so könne man nicht sagen, wie viel Schiffe jährlich gebaut werden müssen. Die gegenwärtige Stärke der englischen Flotte rechtfertige vielleicht das angekündigte Bauprogramm, um so mehr, da es nur bedingt sei und mit der Vermehrung der Bautätigkeit anderer Nationen ebenfalls eine Vermehrung erfahre. So wie es jetzt ist, sei es ohne Übereilung, ohne Leidenschaft, und es gebe anderen Mächten keinen Grund zu einer aufsehenerregenden Vermehrung. Das Blatt bespricht dann die Vorteile möglichst gleichmäßiger Baubewilligungen, auch für die Industrie, und fährt fort: „Die deutsche Admiralität, die der Taktik wahrscheinlich mehr systematische Aufmerksamkeit zugewandt hat als die englische, baut ihre Schiffe in Geschwadern zu je acht, sie denkt in taktischen Einheiten wie das deutsche Kriegsministerium in Divisionen und Armeekorps denkt. Das ist für den praktischen Kriegszweck besser als das altmodische Denken in einzelnen Schiffen."

„Daily Chronicle" ist mit dem Etat einverstanden, obwohl die erhoffte Reduktion nicht möglich gewesen sei. Das Blatt hofft, daß die Ziffern des Etats die Hochwasserlinie bezeichnen, und daß künftig ebenso wie in den ersten Jahren der liberalen Regierung Verminderungen möglich sein werden. Die Stärke der englischen Flotte hänge davon ab, was die anderen Mächte täten. Immerhin sei es bedauerlich, daß immer auf Deutschland hingewiesen werde und Ziffern zum Vergleich gebraucht würden, die nicht immer zuverlässig seien. Das Blatt betont, der erste Wunsch der gesamten Regierung und der liberalen Partei, der auch von der großen Masse der Nation geteilt würde, sei, zu einer Verständigung mit Deutschland zu kommen. Aber erst nach einer solchen Verständigung könne eine Einschränkung der Rüstungen eintreten.

„Daily News" greift den Flottenetat heftig an, da er das Stärkeverhältnis zu Deutschland auf 2 : 1 festlegt. Der Etat sei nicht nur finanziell ein Unglück, sondern eine Revolution der englischen Flottenpolitik. Der Augenblick dazu sei besonders unglücklich gewählt, und der englische Etat sei das sicherste Mittel, ein neues deutsches Flottengesetz auf breitester Grundlage zu unterstützen.

D. Etatsrede des Ersten Lords im Unterhause und Neuorganisation der Flotte.

Beachtenswerter als der Etat selbst ist in diesem Jahre die ausführliche Rede, mit der am 18. März der Erste Lord die Verhandlungen darüber im Unterhause eingeleitet hat. Sie enthält wichtige Mitteilungen über die Ziele der britischen Marinepolitik, bringt die Ankündigung verschiedener Organisationsänderungen, die hinsichtlich der Seestreitkräfte wie des Personals beabsichtigt sind und behandelt schließlich einige wichtige schwebende Fragen militärischer und technischer Art.

1. Grundlagen und Ziele der englichen Marinepolitik.

In den einleitenden Worten erklärt der Erste Lord es für an sich wünschenswert, den Marineetat stets für eine Reihe von Jahren im voraus festzulegen. Bei der augenblicklichen Lage sei ein solches Verfahren diesmal nicht angängig gewesen; er hoffe jedoch, im Laufe des kommenden Jahres würden die Verhältnisse sich so entwickeln, daß er das nächste Budget gleich für einen längeren Zeitraum vorlegen könne.

Nach dieser Vorbemerkung geht er zu den grundlegenden Fragen der englischen Marinepolitik über: „Ich beabsichtige heute, dem Hause die marinepolitische Lage mit vollkommener Offenheit darzulegen. Dabei muß ich hauptsächlich auf eine Macht Bezug nehmen. Diese Notwendigkeit bedauere ich, aber durch Umschreibungen kommen wir hier nicht weiter. Im Gegenteil, die Deutschen sind ein Volk mit gesundem Verstand, deren starker, männlicher Sinn und Mut vor einer offenen, ungeschminkten Feststellung von Tatsachen nicht zurückweicht." „Die Zeit ist gekommen, wo beide Nationen ohne Verstellung und Verstimmung die Bedingungen verstehen sollten, unter denen sich der Wettbewerb zur See in den nächsten Jahren gestalten wird."

Der Redner erklärt dann weiter, er beabsichtige nicht, gegenwärtig dem Hause die Annahme eines Standards „zwei Kiele gegen einen" mit Bezug auf Deutschland zu empfehlen. Vorläufig jedenfalls sei das nicht notwendig. Der Maßstab für die Flottenstärke sei von den jeweiligen Umständen abhängig. „Als Frankreich und Rußland die beiden nächststarken Seemächte waren und ihr Zusammengehen möglich erschien, war der Zweimächtestandard ein zweckmäßiger Grundsatz. Das Emporsteigen der Flotte einer einzelnen Macht zur ersten Stelle auf dem Kontinent hat diese Lage verändert. Wir haben nicht mehr als die größte mögliche Gefahr das Bündnis zweier etwa gleichstarker Seemächte zu betrachten, sondern die Entwicklung einer sehr starken homogenen Flotte, die einer einheitlichen Leitung untersteht, die bemannt und ausgebildet ist durch das Volk mit der größten Organisationsgabe der Welt und sich in Reichweite vor unseren Küsten konzentriert hält."

Der Zweimächtestandard sei also durch die Entwicklung der Dinge bedeutungslos und hinfällig geworden. Man müsse einen andern Maßstab suchen.

„Der Maßstab, den die Admiralität für ihre Neubauten in den letzten Jahren zugrunde gelegt hat, ist eine Überlegenheit von 60 Prozent in Schiffen der „Dreadnought"-Klasse gewesen über die dem geltenden Flottengesetz entsprechenden deutschen Neubauten. Wenn Deutschland an seinem jetzigen Bauplan festhält, so wird dieser Standard, abgesehen von unerwarteten Entwicklungen in andern Ländern, ein geeigneter Maßstab auch für die nächsten 4 bis 5 Jahre sein, soweit

die „Dreadnought“-Klasse in Betracht kommt. Weiter hinaus sich Gedanken zu machen ist müßig.“

„Indes will ich keineswegs so verstanden werden, daß das Verhältnis von 16 zu 10 als ausreichende Überlegenheit über die nächststarke Seemacht betrachtet werden dürfe, soweit die britische Seemacht als Ganzes in Betracht kommt. Selbst wenn wir eine Armee besäßen, die zwei Drittel so stark wäre wie die Armee der stärsten Militärmacht, könnten wir damit nicht zufrieden sein. Meine Erklärung ist in viel größerer Beschränkung aufzufassen. Wir können gegenwärtig an einem so mäßigen Standard festhalten infolge unserer großen Überlegenheit an Kriegschiffen und Panzerkreuzern der Vordreadnoughtperiode, darunter 8 „King Edward“-Schiffe sowie mindestens 8 Panzerkreuzer, die von anderen Schiffen der gleichen Bauzeit gänzlich unerreicht sind. Da diese Schiffe aber allmählich an Gefechtswert verlieren, wird unser Verhältnis in Neubauten über den 60 Prozent-Standard steigen müssen. Jede Vermehrung, die Deutschland in der Zahl neuer Schiffe vornimmt, muß die Abnahme des Gefechtswertes unserer älteren Typen beschleunigen, erfordert daher besondere Maßnahmen unsererseits. Wenn wir also diesen Standard auf das geltende deutsche Flottengesetz anwenden — zwei Schiffe pro Jahr — und wenn wir uns sorgfältig gegen unvorhergesehene Entwicklungen anderer Länder sichern, so erscheint es notwendig, abwechselnd vier und drei Schiffe der „Dreadnought“-Klasse die nächsten sechs Jahre hindurch zu bauen. Das ist das Mindeste, was den 60 Prozent-Standard erhalten wird — in Wirklichkeit ist es ja etwas mehr als 60 Prozent, nämlich über 17 Schiffe zu 10 — und das behalten wir bei Aufstellung des jetzigen Etats im Auge. Wenn wir uns jetzt, wie es den Anschein hat, der Vermehrung der deutschen Neubauten um zwei Schiffe in diesen sechs Jahren gegenübersehen, würden wir vorschlagen, jener Vermehrung durch ein höheres Verhältnis der Überlegenheit zu begegnen, indem wir vier weitere Schiffe während der gleichen Periode bauen und sie über sechs Jahre verteilen. Sehen wir uns drei Vermehrungsbauten gegenüber, so legen wir sechs in demselben Zeitraum auf Stapel. Der Entwurf unseres Bauprogramms, den ich unter aller Reserve wiedergebe, würde folgendermaßen aussehen: vier, fünf, vier, vier, vier, vier gegen zwei, drei, zwei, zwei, drei, zwei oder andernfalls, wenn Deutschland drei Schiffe baute: fünf, vier, fünf, vier, fünf, vier gegen drei, zwei, drei, zwei, drei, zwei.“

Einer Verminderung der deutschen Schiffbauten, so führt der Erste Lord weiter aus, werde England mit einer voll entsprechenden Einschränkung seines Programms folgen. Drei Schiffe z. B., die Deutschland in einem Jahre nicht bauen würde, würden automatisch fünf große englische Schiffe beseitigen. „Das ist mehr, als die Deutschen im wirklichen Kriege erhoffen dürfen.“ —

Es kann nicht unsere Aufgabe sein, an den Worten Mr. Churchills Kritik zu üben. Wie weit die Beweisführung stichhaltig ist, werden unsere Leser selbst wahrnehmen.

2. Neuverteilung der schwimmenden Streitkräfte.

Den nächsten Abschnitt seiner Rede leitet der Erste Lord ein mit einem Hinweis darauf, daß die wachsende Stärke anderer Flotten es für England nötig mache, mehr Schiffe als bisher in den heimischen Gewässern zu sofortiger Verwendung bereit

zu halten. Das sei aus Sicherheitsgründen erforderlich. Einen plötzlichen Angriff auf Deutschland plane England nicht, es habe keinen Vorteil von einem solchen Kriege zu erwarten. Vielmehr befinde sich England in einer Defensivstellung. Die Folgen einer Niederlage zur See allerdings würden für das Inselland ganz andere sein als für eine Kontinentalmacht. Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Vereinigten Königreichs seien in hohem Maße künstlich („highly artificial"). „Das sind Tatsachen, die Englands Suprematie zur See vor den Augen der Welt rechtfertigen." Die Größe der Handelsflotten können kein Maßstab sein für die Stärke der maritimen Rüstungen. „Wir denken nicht an unsern Seeverkehr, sondern an unsere Freiheit. Es geht nicht um unsern Handel, sondern um unser Leben." „Wir können niemals zulassen, daß die Flotte einer einzigen anderen Macht instandgesetzt würde, zu irgendeinem Zeitpunkt — selbst dem für uns ungünstigsten — den Kampf gegen uns aufzunehmen mit irgendeiner möglichen Aussicht auf Erfolg. Wenn das »Anmaßung eines Inselvolks« ist, so ist es auch die erste Bedingung unserer Existenz."

Die Neuverteilung der Linienschiffsverbände — die Kreuzerverbände blieben hier wohl nicht ohne Absicht unerwähnt — die der Erste Lord nun vorschlägt, ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich. Jedes der neuen Geschwader soll aus acht Linienschiffen bestehen. Außerdem wird jedem von ihnen ein Kreuzergeschwader zugeteilt.

Linienschiffsgliederung.

Bisher	Neue Bezeichnung	Stationshafen
	Erste Flotte.	
I. Division Heimatflotte	1. Battle Squadron	Heimathäfen
II. " "	2. " "	"
Atlantische Flotte	3. " "	"
Mittelmeer-Flotte	4. " "	Gibraltar
	Zweite Flotte.	
III. Division Heimatflotte	5. Battle Squadron	Heimathäfen
	6. " "	"
	Dritte Flotte.	
IV. Division Heimatflotte	7. Battle Squadron	Heimathäfen
	8. " "	"

Die I. Flotte ist vollbemannt und jederzeit sofort verwendungsbereit. Das 3. Geschwader, bisher Atlantische Flotte, soll noch im Laufe dieses Jahres von 6 auf 8 Schiffe gebracht werden, das 4. Geschwader allmählich, je nach den Umständen.

Die II. Flotte soll den Bereitschaftszustand erhalten, in dem sich bisher die III. Division der Heimatflotte befand: Stammbesatzungen in Höhe von $1/2$ bis $3/5$ des vollen Etats, die Ergänzungsmannschaften (aktives Personal) sofort verfügbar (in den barracks, auf Kursen, Schulen usw.). Ihre Mobilmachung kann also unauffällig innerhalb weniger Stunden erfolgen. Übungsfahrten sollen nie von beiden Geschwadern der Flotte gleichzeitig vorgenommen werden; vielmehr soll stets eines von ihnen in den Heimathäfen bereit liegen. Die Teilung in 5. und 6. Geschwader soll sofort vor sich gehen, die Auffüllung auf je 8 Schiffe mit der Zeit vorgenommen werden.

Die III. Flotte hat nur verringerte Stammbesatzungen an Bord, das Auffüllen geschieht teils durch aktives Personal, in der Hauptsache durch Mannschaften der Reserve, die Mobilmachung wird mehrere Tage in Anspruch nehmen. Um dem 7. Geschwader einen erhöhten Bereitschaftsgrad zu verleihen im Vergleich zur bisherigen IV. Division, wird eine „Immediate Reserve“ geschaffen werden (siehe „Organisationsänderungen in Personalangelegenheiten“). Das 8. Geschwader dient in der Hauptsache als Materialreserve.

Den acht Linienschiffsverbänden entspricht eine gleiche Anzahl zugehöriger Kreuzerverbände mit den Bezeichnungen 1. bis 8. Kreuzergeschwader. Der III. Flotte sind außer dem 7. und 8. noch ein 9., 10. und 11. Kreuzergeschwader unterstellt, die offenbar besonderen Zwecken (Handelsschutz u. a.) dienen sollen.

Das bisherige 6. Kreuzergeschwader wird „Mittelmeer-Kreuzergeschwader“ mit dem Stützpunkt in Malta; das frühere 4. Kreuzergeschwader wird „Schulgeschwader“. Im ganzen also ergeben sich dreizehn Kreuzergeschwader. Die beiden bisherigen 1. und 2. Kreuzergeschwader bleiben in ihrer jetzigen Zusammensetzung und Bezeichnung bestehen, das bisherige 5. wird 3. Kreuzergeschwader, die Zusammensetzung der anderen ist noch nicht im einzelnen bekannt gegeben.

Die „Eastern Fleet“ — an der nur der Sammelname neu ist — soll umfassen das China-Geschwader, das australische und das ostindische Geschwader. Die Schiffe in Neufundland, Westindien und an der Ostküste Südamerikas sollen, wenn vereinigt, als „Westatlantisches Geschwader“ bezeichnet werden.

Die Zahl der Flottillen in der Heimat soll weiter vermehrt werden dadurch, daß alte Zerstörer langsamer ausrangiert werden. Eine 7. Flottille (20 Boote) soll in diesem, eine 8. im nächsten Jahre gebildet werden, eine 9. vielleicht im Jahre 1915. Die drei Flottillen mit Stammbesatzungen, die zum Küstenschutz bestimmt sind und bisher dem Chef der III. Division unterstellt waren, sollen unter Beibehaltung ihrer Aufgabe einem besonderen „Admiral of Patrols“ unterstellt werden, der im Kriege unter dem unmittelbaren Befehl der Admiralität stehen wird. Man hofft, die Küstenbewachung dadurch wirksamer zu gestalten und somit die übrigen Streitkräfte noch mehr als bisher für ihre eigentlichen Aufgaben freizumachen.

Die Neubezeichnung der Flottillen wird aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Bisherige Bezeichnung	Neue Bezeichnung	Künftig unterstellt
1., 2., 7. Flottille	1. bis 4. Flottille	den Stationschefs
3., 4., 5. „ (mit Stammbesatzung)	5. „ 8. „	dem Admiral of Patrols
6. „	wird den Home Port Flotillas zugeteilt.	

Die Unterseeboote werden in 9 (bisher 7) Sektionen eingeteilt. Der Inspecting Captain of Submarines untersteht den Stationschefs bezüglich der Boote der Hafenverteidigung, dem Admiral of Patrols hinsichtlich der übrigen Boote.

Der bisherige Chef der Heimatflotte wird Commander in Chief Home Fleets und wird „die Flotten und Geschwader befehligen, die die Admiralität ihm je

nach den Umständen zu unterstellen für richtig hält". Unter normalen Verhältnissen unterstehen ihm die I., II. und III. Flotte.

Die ganze Neuorganisation soll am 1. Mai in Kraft treten. Die völlige Angliederung des 4. Geschwaders (Mittelmeerflotte) an die I. Flotte wird jedoch erst „zu einem späteren Zeitpunkt" erfolgen.

3. Neue Bestimmungen über Indiensthaltung der Schiffe.

Die Admiralität hat, wie der Erste Lord weiter in seiner Rede ausführt, beschlossen, zum System der „fortlaufenden Indiensthaltung" („continuous commission") zurückzukehren.

Das bisherige System der zweijährigen Indiensthaltungsperioden für sämtliche Schiffe im In- und Auslande war Anfang 1905 unter Admiral Sir John Fisher eingeführt worden. Hiernach war jedes Schiff 2 Jahre mit ein und derselben Besatzung in Dienst, stellte nach Ablauf dieser Zeit außer Dienst und sofort mit völlig neuer Besatzung wieder in Dienst. Man hoffte dadurch stetige Verhältnisse zu erzielen und vor allem den Geist der Zusammengehörigkeit an Bord („ship spirit") zu fördern. Die alte Besatzung, die 2 Jahre hintereinander an Bord gewesen war, sollte dann jedesmal zunächst 1 Jahr hindurch an Land bleiben und erst hiernach wieder zum Borddienst kommandiert werden.

Bei diesem Verfahren haben sich nach Mr. Churchills Ausführungen Unzuträglichkeiten herausgestellt. Das Zusammenhalten der Besatzungen auf die Dauer von 2 Jahren erwies sich infolge von Krankheitsfällen, Beförderungen, Verabschiedungen als nicht streng durchführbar. Vor allem aber erschien es als eine Vergeudung von Ausbildungsarbeit und Gefechtskraft, ein Schiff nach zweijähriger Indiensthaltung, also wenn es eben auf einer Höhe seiner personellen Bereitschaft angelangt war, durch völlige Neubesetzung gewaltsam wieder auf ein Minimum der Bereitschaft herunterzubringen.

Die Schiffe der heimischen Verbände bleiben in Zukunft wieder ohne Unterbrechung im Dienst. Der Wechsel der Besatzungen soll systematisch und regelmäßig zu kleinen Teilen erfolgen. Auch auf die Schiffe der bisherigen III. Division, die bei der alten Methode durchschnittlich alle 8 Monate ihre ganzen Stammbesatzungen abgeben mußten, wird das neue Verfahren Anwendung finden. Eine Ausnahme sollen nur Auslandsschiffe und sämtliche Torpedoboote machen; für die ersteren sollen dreijährige, für die letzteren zweijährige Indiensthaltungsperioden gelten.

4. Organisationsänderungen in Personalangelegenheiten.

a. Zulassung von Deckoffizieren zur Offizierslaufbahn. Zur Durchführung der oben beschriebenen Neuorganisation werden mehr Offiziere, vor allem in den unteren Dienstgraden gebraucht. Die Anforderungen an den Einzelnen, so führt der Erste Lord aus, lassen sich nicht mehr höher schrauben, schon jetzt muß häufig den Offizieren der ihnen zukommende Urlaub gekürzt werden. Sofortige Vermehrung ist also erforderlich. Die Admiralität hat daher beschlossen, eine größere Anzahl geeigneter junger Deckoffiziere, jährlich etwa 25 bis 30, im ganzen etwa 100 in den nächsten Jahren, als „commissioned warrant officers" zur Offizierslaufbahn zuzulassen.

Diese sollen zunächst als Leutnants im Borddienst verwendet und, wenn sie sich bewähren, auch zu höheren Dienstgraden befördert werden. Infolge ihres Lebensalters werden sie allerdings im allgemeinen nicht höher als bis zum Commander aufsteigen.

Die Admiralität hat es für richtiger gehalten, diesen Weg einzuschlagen, als mehr Offizieranwärter nach dem gewöhnlichen Verfahren einzustellen, weil durch den natürlichen Abgang der ehemaligen Deckoffiziere spätestens als Commanders Überfüllung der höheren Dienstgrade und somit Überalterung des Offizierskorps besser zu vermeiden sind.

Den übrigen Deckoffizieren soll gleichzeitig ein lang gehegter Wunsch erfüllt werden; sie sollen — anstatt wie bisher nach 20 — schon nach 15jähriger Dienstzeit als Deckoffizier zum „commissioned warrant officer" ernannt werden. Für sie ist aber nach wie vor Weiterbeförderung praktisch ausgeschlossen, ihre Verwendung wird sich hauptsächlich auf den Landdienst beschränken.

b. Frühzeitigere Beförderung der Fähnriche. Fernerhin sollen die Fähnriche acht Monate früher als bisher den Leutnantsrang erhalten. Sie werden zukünftig, falls ihre allgemeine Qualifikation den Anforderungen entspricht, zwei Jahre vier Monate nach ihrer Beförderung zum Fähnrich zunächst nur die Prüfung in den beiden Hauptfächern Seemannschaft und Navigation ablegen und dann sofort als „acting sublieutenants" Dienst tun. Die übrigen Prüfungen haben sie nach acht Monaten nachzuholen und bekommen hierauf ihr Patent. Der erste Lord hält diese Teilung der Prüfung schon deshalb für gut, um „die bisher drei Wochen dauernde, lange und erschöpfende Examenspein" zu vermeiden.

c. Schaffung der „Immediate Reserve". Die dritte Änderung in der Personalorganisation ist schließlich die Schaffung der „Immediate Reserve". Sie soll in Stärke von 5000 Mann aus freiwillig sich meldenden Leuten der Royal Fleet Reserve gebildet worden. Ihre Mitglieder erhalten 1 sh täglich anstatt ½ sh und sollen dafür jährlich vier Wochen auf dem Schiff, dem sie mobilmachungsmäßig zugeteilt sind, Dienst tun. Die „Immediate Reserve" soll zur Auffüllung des 7. Geschwaders mit Kreuzern und eines weiteren Reserve-Kreuzerverbandes dienen; diese Verbände sollen damit auf einen höheren Grad der Bereitschaft gebracht werden, als die bisherige IV. Division ihn aufwies.

5. Verschiedene militärische und technische Angelegenheiten.

Der Erste Lord teilt mit, daß man auf Veranlassung der Admiralität über drei wichtige Fragen Untersuchungen angestellt habe oder noch Erwägungen pflege. Die erste betrifft die Schießausbildung; an den Besprechungen darüber haben die tüchtigsten Frontoffiziere teilgenommen; das Hauptergebnis wird voraussichtlich die Forderung nach vermehrter Schießübungsmunition sein. Die zweite Frage, zu deren Prüfung ein Ausschuß unter dem Admiral Sir Reginald Custance zusammengetreten ist, bezieht sich auf die Einstellung und Ausbildung der Offizieranwärter. Hier sind offenbar noch immer erhebliche Schwierigkeiten zu beseitigen. Ein grundsätzliches Abgehen von dem jetzigen Verfahren ist zwar nach Aussage des Ersten Lords zur Zeit nicht beabsichtigt. Aber anderseits hat doch im weiteren Verlauf der Debatten der Zivil-

lord Mr. Lambert ausdrücklich geäußert, daß die Admiralität mit dem „new system" „nicht verheiratet" sei. — Die dritte Frage, die geprüft wird, betrifft das militärische Strafverfahren und die Strafordnung.

Schließlich streifte der Erste Lord in seiner Rede noch die Frage der Ölfeuerung und der Luftschiffahrt. Die Frage der Ölfeuerung hält er für eine der schwierigsten, die der Admiralität je vorgelegen haben. Das Heizöl habe die bekannten Vorteile und seine Bedeutung werde noch steigen, wenn man erst — wie in absehbarer Zeit der Fall sein würde — Motoren für große Schiffe besitzen werde. Demgegenüber ständen als Nachteile die hohen Kosten und die Schwierigkeiten der Beschaffung; Bedenken verursachten auch die Möglichkeiten feindliche Anschläge gegen Öltanks und deren Bedrohung durch Flugzeuge im Kriege.

Was das Flugwesen anlangt, so hätten Armee und Marine einen gemeinsamen Übungsplatz bei Eastchurch erworben. Gebäude und Schuppen für die Marine-Fliegerschule seien im Bau, eine Anzahl von Flugzeugen zur Ausbildung und zu Versuchszwecken, davon einige den besonderen Bedürfnissen der Marine angepaßt, sei angekauft. Für Luftschiffe seien zwar im gegenwärtigen Etat keine Gelder eingestellt, die Admiralität werde aber auch dieser Angelegenheit unablässig ihre Aufmerksamkeit zuwenden.

Bedeutung der Organisationsänderungen.

Die Neuverteilung der Streitkräfte, der in den Parlamentsverhandlungen wie in der Presse fast durchweg Lob und Billigung zuteil geworden ist, bedeutet eine Weiterführung der in den letzten Jahren von England eingeschlagenen Marinepolitik. (Nähere Angaben hierüber siehe „Nauticus" 1909, S. 71 bis 73.) Ihr Kernpunkt ist eine abermalige Verschiebung des Schwergewichtes der britischen Seestreitkräfte in der Richtung auf die Nordsee. Die Atlantische Flotte wird in die Heimat verlegt, die Mittelmeerflotte von Malta nach Gibraltar herangezogen. Durch Einführung der „Immediate Reserve" und veränderte Indiensthaltungsbestimmungen wird erhöhte Bereitschaft der Reserveverbände angestrebt. Den Küstenschutz sucht man durch einheitliche, unmittelbar der Admiralität unterstellte Leitung wirksamer zu gestalten. Die Festigkeit, mit der Mr. Churchill alle schwebenden Fragen, auch wenn sie voller Dornen sind, anpackt, ist ohne Zweifel beachtenswert.

Trotzdem ist die ganze Neuerung nicht so schwerwiegend und inhaltreich, wie sie auf den ersten Blick vielleicht erscheinen mag. Die Atlantische Flotte wurde schon bisher allgemein den heimischen Verbänden zugezählt. Mit der Möglichkeit einer Verwendung der Mittelmeerflotte in den heimischen Gewässern war von jeher zu rechnen; nur der Weg ist jetzt um die Strecke Malta—Gibraltar verkürzt. Die zahlreichen neuen Kreuzerverbände enthalten im Grunde dieselben Schiffe, die bisher schon — wenn auch in einer andern und weniger übersichtlichen Verteilung — in der Heimat bereitgehalten wurden.

Sicherlich hat der Erste Lord der Admiralität nicht, wie einzelne Blätter annehmen, geglaubt, Deutschland mit seiner angekündigten Neuorganisation zu erschrecken. Daher bedeuten auch seine Worte und Pläne in unsern Augen keine Drohung.

Wohl aber können sie uns eine Mahnung sein.

E. E. Sch.

Der Niedergang holländischer Seemacht.
1650 bis 1713.
Ein Beitrag zur Geschichte der Seeherrschaft.
(Schluß.)

Das Erstarken der französischen See- und Handelsmacht, das Werk Colberts, war der Grund für die Annäherung der beiden feindlichen Seemächte von 1674 ab. Der gemeinsame Interessengegensatz zu der aufstrebenden französischen Flagge war groß genug, um die Handelseifersucht zwischen England und Holland zurücktreten zu lassen; sie fühlten sich auf ihrer eigensten Domäne, dem Meere mit seinen Reichtümern, bedroht. Dazu kam der für England ungünstige Verlauf des im Bunde mit Frankreich geführten Krieges. Das englische Volk drängte seine Regierung zum Frieden mit den Generalstaaten.

Zwischen Holland und Frankreich dauerte der Krieg über den Frieden von Westminster hinaus noch bis zum Jahre 1678 und erschöpfte die Widerstandskraft der vereinigten Provinzen vollends — seit sechs ununterbrochenen Kriegsjahren waren die allergrößten Anforderungen an sie gestellt worden. Daß es dem kleinen Lande überhaupt möglich war, so lange erfolgreichen Widerstand zu leisten und seine kontinentalen Bundesgenossen finanziell zu unterstützen, „ist das Verdienst der Marine, die dem Lande immer wieder das Meer freigemacht hat".*)

Die holländische Seekriegführung in diesen letzten Kriegsjahren steht keineswegs auf der gleichen Höhe wie während des Kampfes gegen England. Unternehmungen gegen die französische Küste und Frankreichs westindischen Kolonialbesitz, Kämpfe im Mittelmeer im Verein mit der spanischen Flotte gegen Frankreichs Seemacht und im Kanal gegen das von neuem aufblühende Seeräuberwesen Dünkirchens — alles das wurde ohne die erforderliche Konzentration angesetzt und mit unzureichenden Mitteln eingeleitet. Trotz tapferer, ja glänzender Einzelleistungen waren die Ergebnisse daher unbedeutend. Nur in der Ostsee trug die alte Gleichgewichtspolitik der Generalstaaten zu einer ausgesprochenen Niederlage der schwedischen Seekriegführung bei, obwohl auch hier die holländischen Maßnahmen zögernd und unvollkommen waren. Gleichzeitig war hiermit Ludwig XIV. in seinem Bundesgenossen geschwächt.

Die finanzielle Ermattung des Landes war nicht der einzige Grund für das Verklingen der holländischen Macht. Die alten Friedenswünsche der führenden Kaufleute ließen es zu einer energischen, großzügigen Politik nicht kommen, die bekannte Vielköpfigkeit verhinderte weitgreifende strategische Entschlüsse. „Stets fehlte ein Plan zu einheitlicher Verwendung der Seestreitkräfte, um ein wichtiges Ziel unbedingt zu erreichen; immer folgte man mehr augenblicklichen Antrieben, die oft wohl von interessierten Kreisen ausgingen."*) Wilhelm von Oranien war durch den Landkrieg ganz in Anspruch genommen. So fehlte wieder der Mann, die Persönlichkeit, die durch eine Versammlung, einen Rat selbst der Weisesten niemals ersetzt werden

*) Rüttmeyer, a. a. O., S. 391.

kann. Die wirtschaftliche Depression in Holland war in der Tat gewaltig. Gerade deshalb hätten nur große, gewaltige Mittel noch zu helfen vermocht. Durch eine so zersplitterte Kriegführung konnte der Handel nicht wirksam geschützt werden. Die fehlerhafte, kurzsichtige Rüstungspolitik der vergangenen Jahrzehnte rächte sich jetzt bitter: in den Jahren wirtschaftlichen Glanzes war für die Wehrmacht nicht genügend gesorgt worden — jetzt litt in erster Linie der Seehandel, der allein die Grundlage für ein Wiederaufrichten der holländischen Macht hätte bieten können. England nämlich hatte mit seinem Rücktritt vom Kriege den richtigen Zeitpunkt erfaßt. Holland erschien genügend geschwächt, der erwähnte Gegensatz zu Frankreich trat in den Vordergrund; jetzt fiel unter dem Druck der Kriegsgefahr ein sehr wesentlicher Teil des schon durch französische Kaper schwer geschädigten holländischen Seehandels, nämlich fast der ganze Zwischenhandel der nunmehr neutralen Flagge Englands anheim — ein gewaltiger Verlust für die Provinzen.*) „England machte dadurch als Seemacht einen Schritt weiter auf Kosten Hollands —, Holland begann, von der Stelle einer Seemacht ersten Ranges abzutreten."**)

Die veränderte Haltung der englischen Regierung — es kam zu einem Schutz- und Trutzbündnis mit Holland — wirkte auf die Politik Ludwigs XIV. hemmend ein und beschleunigte den Friedensschluß, der am 11. August 1678 in Nymwegen zustande kam. Holland verlor nur geringen Kolonialbesitz, aber seinen während des Krieges von der Konkurrenz abgelösten Seehandel gab ihm niemand wieder. So konnte sich die einst so stolze Seemacht an dem Kampf gegen die Barbaresken nur noch in sehr geringem Maße beteiligen.

Die Entwicklung der innerpolitischen Verhältnisse Englands führte 1688 zu der sogenannten „glorreichen" Revolution, der Berufung Wilhelms von Oranien und seiner Gemahlin auf den englischen Thron. Die holländische Seemacht erscheint in der Folge als enger Verbündeter Englands. Sie trat immer mehr zurück, obwohl man Wilhelm III. nicht nachsagen kann, daß er seine Heimat und die holländische Flotte vernachlässigt hätte. Der große Oranier ist aber in England besser verstanden worden, als in seinem Vaterlande. Er hat jenseits des Kanals auch ein Menschenmaterial vorgefunden, das für eine hochfliegende, zielbewußte Politik geeigneter war, als Hollands Kaufleute. Das Ziel dieser seiner Politik war die Bekämpfung Ludwigs XIV., die ihm als eine europäische Frage ersten Ranges erschien. In England war der Boden für solche Gedankenrichtung bereitet. Die Überzeugung, daß der Krieg gegen Frankreich notwendig sei, war allgemein. Politischer Weitblick wurde hier von lange zurückgehaltenen Rasse- und Religionsempfindungen sekundiert, man harrte gleichsam nur eines Führers. Wilhelm III. übersah die Lage und handelte.

Durch Englands Beitritt wurde der Augsburger Bund zur „großen Allianz von Wien" erweitert, der Krieg von 1688—97 gab der drückenden Machtstellung

*) Mahan, a. a. O., S. 167 sagt: Her (Hollands) commerce, preyed upon by French privateers, lost heavily, and there was added an immense indirect loss in the transfer of the carrying-trade between foreign countries, which had contributed so much to the prosperity of the Dutch. When the flag of England became neutral, this rich business went to her ships, which crossed the seas more securely because of the eager desire of Louis to conciliate the English nation.

**) Rittmeyer, a. a. O., S. 393.



Ludwigs XIV. den ersten erschütternden Stoß.*) Die französische Flotte verschwand zwar nicht ganz von den Meeren, aber die Seeherrschaft konnte sie nicht mehr gefährden. In diesem und im spanischen Erbfolgekriege, der Englands Seemachtstellung endgültig begründete, kam es zu selbständigen Leistungen der holländischen Seemacht nicht mehr; sie erscheint nur als Kontingent der Verbündeten und immer unter englischer Führung. Im Kriege des Augsburger Bundes noch qualitativ der englischen Flotte zum mindesten ebenbürtig, wenn nicht überlegen, geriet die holländische Marine mit dem spanischen Erbfolgekriege zusehends in Verfall, trotz der Bemühungen Wilhelms III. In England sah man sie bald nicht mehr als gleichberechtigt an, als nach dem Tode des Oraniers Holland in seinen Leistungen — vertragliche Stellung von Schiffen — mehr und mehr zurückblieb. Man fand in Holland nicht die Energie und jetzt wohl auch nicht mehr die wirtschaftlichen Mittel zu einem erneuten Aufschwung. Mahan scheint geneigt, die Hauptschuld an der gänzlichen Erschöpfung der vereinigten Provinzen der Kontinentalpolitik und Landkriegführung Wilhelms III. zuzuschieben. Man muß aber wohl immer wieder zurückgehen auf die falsche Rüstungspolitik der Generalstaaten seit 1648 und auf die vielen verpaßten Gelegenheiten in dem Ringen gegen England: zur See hat Holland seine Machtstellung verloren, und alle Not im Kriege des Augsburger Bundes und später war doch mittelbar eine Folge jener Sünden auf seepolitischem Gebiet, von denen hier die Rede war. Mit Recht aber macht sich Mahan einen Ausspruch Davies' zu eigen, der von dem englisch-holländischen Verhältnis jener Zeit sagt: „Oft auch war die englische Freundschaft für Holland kaum weniger nachteilig (harmful) als seine Feindschaft. Da das eine Land wuchs und das andere zurückging, wurde es der Bund des Riesen mit dem Zwerge."**)

England hat nach der Restauration sehr unruhige Zeiten gesehen. Es ist schwer, sich ein klares Bild davon zu machen, welches in jedem einzelnen Falle die wirkenden Faktoren oder Personen der englischen Politik sind. Wenn Macaulay sagt, England sei unter den Königen aus dem Hause Stuart ein leeres Blatt und von so geringem Gewicht in der Christenheit gewesen, wie das Herzogtum Savoyen oder das Herzogtum Lothringen und jedenfalls von viel geringerem Gewicht, als die kleine Provinz Holland — so muß man das angesichts der geschichtlichen Tatsachen***) als

*) Ludwig XIV. glaubte der gegen ihn entstandenen Koalition in erster Linie auf dem Kontinent entgegentreten zu sollen; durch seinen Vormarsch gegen den Rhein und die Untätigkeit der französischen Flotte erhielt Wilhelm von Oranien Bewegungsfreiheit und konnte seinen Übergang nach England ausführen. Jetzt erst hatte Wilhelm III. die Machtmittel in der Hand, um Frankreich wirksam entgegenzutreten, u. a. auch um den großartigen Gedanken einer Absperrung Frankreichs von der Seezufuhr in die Tat umzusetzen. Auf Andrängen englischer Handelskreise verfügte er die Absperrung Frankreichs, allen Völkern jeden Handel mit Frankreich untersagend. Über alle Häfen Frankreichs wurde der Blockadezustand verhängt. Alle Schiffe, die gleichwohl mit Frankreich verkehrten, sollten weggenommen werden. Aus A. v. Peez und P. Dehn, „Englands Vorherrschaft, I. Aus der Zeit der Kontinentalsperre," Leipzig, Duncker & Humblot 1912.

**) Mahan, a. a. O., S. 168.

***) Eine Zusammenstellung der Ergebnisse der auswärtigen Politik Englands, 1650 bis 1713, enthält die Anlage. Mahan kennzeichnet Englands Aufschwung mit den Worten: „England, who had indeed paid for that continental war and even backed it with her troops, but who meanwhile was building up her navy, strengthening, extending and protecting her commerce, seizing maritime positions, — in a word, founding and rearing her sea power upon the ruins of that of her rivals, friend and foe alike." A. a. O., S. 223.

Ergebnisse der auswärtigen Politik Englands 1650 bis 1713.

Jahr	Regierung	Ereignis	Bedeutung
1651	Republik (Cromwell).	Navigationsakte.	Verbot jeglichen Zwischenhandels nach England und seinen Besitzungen sowie des Küstenhandels für Fremde. Erhöhte Zölle auf Einfuhr unter fremder Flagge. Gewaltige Förderung der englischen Schiffahrt und des englischen Handels auf Kosten Hollands.
1652—1654		I. holländisch-englischer Krieg.	
1654	Protektorat (Cromwell).	Erster Friede von Westminster.	Anerkennung der Navigationsakte und des Flaggenrechts durch Holland, 900 000 £ holländische Kriegsentschädigung. Ausschluß des Hauses Oranien von Staatsämtern und Kommandos.
1659	Protektorat (Richard Cromwell).	Pyrenäischer Friede.	Dünkirchen an England.
1660	Königreich (Karl II. Stuart, Clarendon).	Schiffahrtsakte.	Kolonialerzeugnisse dürfen nur in englischen Fahrzeugen ausgeführt, eine Reihe von ihnen nur nach England oder seinen Besitzungen verfrachtet werden.
1662	Desgl.	Verkauf.	Dünkirchen an Frankreich.
1665—1667	Desgl.	II. holländisch-englischer Krieg.	
1667	Desgl.	Friede zu Breda.	Navigationsakte durch Ausnahmebestimmung für Erzeugnisse des deutschen Hinterlandes zugunsten Hollands eingeschränkt. Flaggenrecht bleibt bestehen. New York an England, Surinam an Holland.
1668	Königreich (Karl II. Stuart, Cabalministerium).	Tripelallianz England-Holland-Schweden.	Hemmung der Eroberungspolitik Ludwigs XIV.
1670	Desgl.	Geheimvertrag zu Dover.	Bündnis mit Frankreich gegen die Generalstaaten, Rückversicherung gegen innere Schwierigkeiten.
1672	Desgl.	Schiffahrtsakte.	Beschränkung d. Einfuhrerlaubnis für fast alle Waren auf englischen Schiffen mit mindestens drei Vierteln englischer Besatzung.
1672—1674	Desgl.	III. holländisch-englischer Krieg.	

Jahr	Regierung	Ereignis	Bedeutung
1674	Königreich (Karl II. Stuart, Cabalministerium).	Zweiter Friede zu Westminster.	New York bleibt bei England. Holland muß in Handelsvereinbarungen über Ostindien einwilligen, 2 Mill. Gulden zahlen, das Flaggenrecht und damit ausdrücklich Englands Vorherrschaft zur See anerkennen. Durch den rechtzeitigen Rücktritt von dem zwischen Frankreich und Holland weiter dauernden Kriege ist England in der Lage, einen großen Teil des holländischen Zwischenhandels an sich zu ziehen.
1674	Königreich (Karl II., Stuart, Danby).	Handelsvertrag mit Holland.	Annäherung der Seemächte, da Holland genügend geschwächt.
1677	Desgl.	Vermählung Wilhelms von Oranien mit Maria, Tochter des Herzogs von York.	Maria war, wenn der Herzog von York ohne männliche Nachkommenschaft blieb, Thronerbin, Wilhelm selbst durch seine Mutter ein Enkel Karls I. Also weitere Annäherung.
1685	Karl II. stirbt, sein Bruder, der Herzog von York, folgt als Jakob II.		
1688	Jakob II.	Angezweifelte Geburt eines Thronfolgers. „Glorreiche" Revolution.	Die Führer beider englischer Parteien rufen Wilhelm von Oranien und Maria auf den Thron. Jakob II. abgesetzt. Krieg gegen Ludwig XIV. Holland Englands Verbündeter.
1688—1697	Königreich Wilhelm III. von Oranien und Maria.	Krieg des Augsburger Bundes.	Absperrung Frankreichs von der See, Blockadeerklärung.
1697	Desgl.	Friede von Ryswijk.	Frankreich erschöpft, seine Flotte kommt für die Seeherrschaft zunächst nicht mehr in Betracht. Handelsvorteile für England und Holland.
1702—1713		Spanischer Erbfolgekrieg.	Holland Englands Verbündeter gegen Ludwig XIV.
1702	Wilhelm III. stirbt, ihm folgt seine Schwägerin Anna.		
1703	Königreich (Anna Stuart, Marlborough, Godolphin).	Methuen-Vertrag mit Portugal.	Der portugiesische Handel in Englands Hand. Portugal von nun an abhängig.
1712	Desgl. (Harley, St. John).	Waffenstillstand England-Frankreich.	Holland wird zum Weiterkämpfen genötigt, weil es nicht das vertragliche Kontingent zu stellen vermochte. Weitere Schwächung des verbündeten Landes.
1713	Desgl.	Friede von Utrecht.	Thronfolge des protestantischen Hauses Hannover gesichert. Gibraltar, Minorca, Neufundland, Arkadia, französische Besitzungen am Hudson an England. Günstige Handelsverträge mit Frankreich und Spanien. Der spanische Handel in Englands Hand. Vertrag noch während des Krieges unter Ausschaltung des verbündeten Hollands. Sklavenhandel (Assientovertrag). Englands Vorherrschaft zur See gesichert.

eine auf whiggistischer Einseitigkeit beruhende Übertreibung bezeichnen. Gewiß hat der Kampf der Könige mit dem Parlament viele Kräfte lahmgelegt und alles andere als fördernd auf den Gang der äußeren Politik eingewirkt. Aber die nationale Zuverlässigkeit und das politische Verständnis des englischen Volkes zeigten sich grade darin, daß trotz dieser gewaltigen inneren Hemmungen ein ungewöhnliches Zielbewußtsein, eine auffallende Kontinuität in der äußeren Politik, besonders in dem Streben nach der See- und Handelsherrschaft, zu erkennen sind. In der Seekriegführung ist dagegen eine ähnliche Geschlossenheit, wie sie aus den ersten Kriegen gegen Holland bekannt ist, später nicht mehr vorhanden. Dennoch genügte sie den Forderungen der Zeit — die Vorherrschaft zur See wurde und blieb englisch.*)

Was der Abschluß des spanischen Erbfolgekrieges für Holland bedeutet, zeigen deutlich die Worte des niederländischen Historikers de Jonge: „Der Friede von Utrecht ist ein Wendepunkt in der Geschichte der Niederlande im allgemeinen und in der der Marine im besonderen. Bis zu diesem Zeitpunkt sprach die Republik, gestützt auf ihre Seemacht, in allen großen politischen Angelegenheiten, in allen Kriegen und bei allen Friedensschlüssen ein gewichtiges Wort mit. Von jetzt an aber hält sie sich zurück, vermeidet den Krieg mit Ängstlichkeit, schließt Verträge über Verträge selbst mit Gefährdung der Ehre des Staates, um den Frieden zu erhalten, und verwahrlost ihre Land- und Seestreitkräfte."**) Hollands Seemacht ist nie wieder aufgerichtet worden.

* * *

Die tiefsten Gründe für den holländischen Niedergang sind unschwer zu finden: Eine Machtstellung, die ganz oder größtenteils auf dem Seehandel beruht, kann nur zur See verteidigt werden; sie ist gefährdet in dem Augenblick, in dem die Seerüstung den zu schützenden Interessen nicht mehr entspricht. Hat einmal das Ringen um eine solche Stellung — wir würden heute sagen Weltstellung — begonnen, so läßt sich Versäumtes nicht nachholen. Jeder Machtverlust zieht Handels- und Geldverluste nach sich — das bedeutet wieder erneuten Machtverlust: eine Schraube ohne Ende, die in der Wirklichkeit bald genug zum „Ende" führen muß. Dann aber: „Männer machen die Geschichte!" In Holland hat es wohl eine Zahl von Männern, ja Helden gegeben, aber Verfassung und Organisation hinderten sie an der vollen Entfaltung ihrer Fähigkeiten, der Mangel an Gemeinsinn, die politische Zerrissenheit ließen es zu keiner Konzentration kommen. Man denke daran, wie selbst Jan de Witt und Admiral de Ruyter gebunden und unverstanden waren, welche Zeit ein Held wie Cornelis Tromp brauchte, bis er sich einsichtsvoll dem Gemeinwohl, d. h. Ruyters Autorität, unterordnete. Die Vielköpfigkeit in Regierung und Kriegführung hat dem

*) Wm. Laird Clowes sagt a. a. O., S. 417: „It cannot be said that genius had generally directed the operations of her (Englands) fleets, or that either the organisation or the conduct of her Navy was as good as it might have been. The country merely stuck to its work, and hammered away, often blunderingly and stupidly, but always steadily, until the end. The days of its most brilliant performances were still before it."

**) Rittmeyer a. a. O. S. 500.



Lande unermeßlich geschadet.*) Die Bedeutung der Persönlichkeit wurde nicht anerkannt; engherzig, selbstsüchtig und materiell stellte man das Phantom größter persönlicher Freiheit und den pekuniären Vorteil des Augenblicks über jedes nationale Ziel und jedes opferheischende Ideal.

Männer, Persönlichkeiten waren da, aber es blieben einzelne. Und der größte von ihnen mußte erst nach England gehen, um verstanden zu werden. Auch in England waren die Verhältnisse einer kraftvollen, einheitlichen Führung von Politik und Krieg keineswegs immer günstig; seit 1667 wuchsen die Schwierigkeiten bis zur Thronbesteigung Wilhelms III. stetig. Auch als einen Hort des Idealismus wird man das England jener Zeit gewiß nicht bezeichnen können. Aber die Persönlichkeit galt hier, und wenn ein Mann erschien, der imstande und willens war, die Geschicke des Staates zu leiten, so fand er, wie Karl II. unmittelbar nach der Restauration, wie Cromwell und Wilhelm von Oranien, nicht nur die breiten Massen, sondern in jener Mittelschicht, auf die es ankommt, Männer — nicht einzelne Helfer nur, nein ein Geschlecht von Männern. Die nationale Zuverlässigkeit selbst in Zeiten der inneren Umwälzung und diese nüchterne, selbstbewußte und doch dem Ganzen willig dienende Männlichkeit — diese Eigenschaften des englischen Volkes haben es durch jene schwere Zeit hindurch zur Macht und Festigkeit geführt, sie haben Holland besiegt, weil sie — ihm fehlten.

„It is still our duty, to fight for our country, into what-ever hands the government may fall" — dieses Wort stammt von Cromwell. Und jene zähe Stetigkeit, der nüchterne Sinn für die Realitäten des politischen Lebens, wie sie das englische Volk damals und noch heute auszeichnen, finden einen treffenden Ausdruck in Rudyard Kiplings Versen:

„Stand by your work, be wise,
Certain of sword and pen,
For you are neither children nor gods,
But men in a world of men."

G. v. J.

---

*) „Wo . . . . die politische und die militärische Oberleitung des Krieges in verschiedenen Händen liegen, kann die Einheitlichkeit und Folgerichtigkeit des Handelns nur dann erzielt werden, wenn in der politischen Leitung Verständnis für die militärischen Aufgaben der Kriegführung, in der militärischen Leitung politisches Verständnis herrscht, und beide unter fortwährender wechselseitiger Orientierung und in beständigem Einvernehmen miteinander, aber unter strenger Einhaltung der Grenzen ihrer Tätigkeitsbereiche, harmonisch zusammenwirken." v. Blume, a. a. O., S. 16. Man vergleiche hiermit die Einrichtung der „Deputierten" als Berater des Oberbefehlshabers!

Über die grundsätzliche Überlegenheit von Kollektivbeschlüssen gegenüber dem Willen eines Mannes finden sich interessante Angaben in Gustave le Bon „Psychologie der Massen", Leipzig 1908, Dr. W. Klinkhart. „Das Werk einer Masse", heißt es u. a. dort auf S. 147, „ist stets und überall geringwertiger als das eines isolierten Individuums. Es sind die Fachmänner, die die Versammlung vor allzu sinnlosen, unerfahrenen Maßnahmen bewahren. Der Fachmann ist dann momentan ein Führer; die Versammlung wirkt nicht auf ihn, sondern er auf sie." Die holländische Verfassung und Organisation hatte viele Handhaben, um diesen Einfluß der Fachmänner stark einzuschränken. Was Friedrich der Große über die Minderwertigkeit eines Kriegsrates sagt, trifft auch auf die vielköpfige Kriegsleitung der Generalstaaten zu: „Aus einem Kriegsrat ergiebt sich niemals etwas anderes, als daß die „timide partie" die Mehrzahl der Stimmen vereinigt." (Generalprincipia vom Kriege.)

Weitere Beobachtungen zur Frage etwaiger Kompaßablenkungen durch Nebel.

(Mit 2 Skizzen.)

In einer früheren Mitteilung, die in den „Annalen der Hydrographie" 1910, S. 521, veröffentlicht wurde, findet sich eine Zusammenstellung von Beobachtungen der Kompaßdeviation bei Nebel und sichtiger Luft, wie sie auf den Schiffen der Hochseeflotte gesammelt worden sind. Es wurde schon damals darauf hingewiesen, daß für die Frage, ob der Nebel die Kompasse ablenkt, nur solche Beobachtungen von Wert sein können, wo auch im Nebel der mißweisende Kurs sicher bekannt ist und wo die verglichenen Ablesungen bei Nebel und sichtiger Luft weder zeitlich noch räumlich zu weit auseinander liegen und zwischen ihnen keine Veränderung im magnetischen Zustande des Schiffes und seiner Umgebung eingetreten ist. Besonders wertvoll werden danach in erster Linie Beobachtungen sein, während deren das Schiff fest am Kai oder im Dock lag.

Derartige Beobachtungen sind nun auf einigen Schiffen gemacht worden. Sie sind im Folgenden zusammengestellt. Sie bestätigen durchaus das bisherige Ergebnis, daß **irgendwelche systematische Unterschiede im Verhalten der Deviation bei Nebel und bei sichtiger Luft nicht zu erkennen waren.**

I. S. M. S. „Wettin" auf der Werft vom 5. XI. bis 26. XI. 1910 auf Kurs 18°:

4 Beobachtungen bei Nebel	zw. 2,2° und 3,0°,	Mittel 2,8°	Deviation
4 „ „ klarer Luft . . .	„ 2,3° „ 3,1°,	„ 2,8°	„

II. S. M. S. „Nassau" am Kai am 18. X. 1910:

bei Sichtweite 4 sm	Kompaßkurs 10,3°
„ „ 150 m	„ 10,0°

III. S. M. S. „Lothringen" am Kai auf Kurs 155°:

Datum	Zeit	Wetter	Sichtweite	Deviation	Kompaß
4. III. 1910	8⁰⁰ V.	f	0,3 sm	9,8°	Steuer-
4. III. 1910	11³⁰ V.	c	7,5 „	8,5°	„
7. III. 1910	8⁰⁰ V.	f	0,3 „	—2,0°	Peil-
7. III. 1910	2⁰⁰ N.	c	7,5 „	—2,0°	„

IV. S. M. S. „Hannover" (Peilkompaß). 1910:

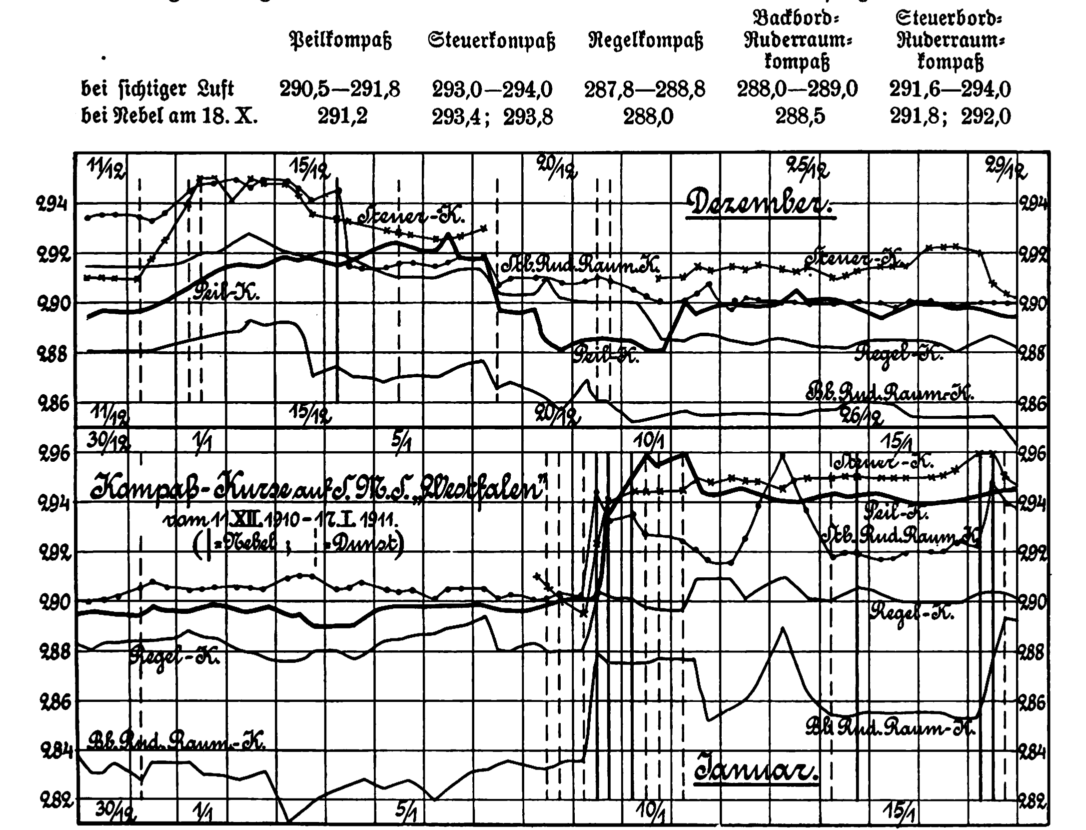
Datum	Zeit	Kurs	Sichtweite und Deviation bei Dunst oder Nebel		Deviation bei klarer Luft
3. III.	3 N.	S	80 m	—0,4°	—0,8° am 22. II.
11. III.	8 V.	O	50 „	—0,5°	—0,5° „ 1. III
17. V.	10 V.	NW	100 „	—1,3°	—1,5° „ 17. V. 8 V.
17. V.	12 M.	W	3 sm	0,0°	0,0° „ 2. V.
27. VII.	2 N.	NNW	3 „	3,4°	3,0° „ 27. VII 9 N.
18. X.	8 V.	NO	100 m	—0,5°	—0,8° „ 16. X.
18. X.	12 M.	NO	3 sm	—0,5°	—0,8° „ 16. X.
5. XI.	8 V.	OzS	2,5 „	0,0°	0,0° „ 3. XI.
6. XI	8 V.	OzS	1 „	—0,2°	0,0° „ 3. XI.

Auf allen vier Schiffen fallen die Unterschiede in der Deviation bei sichtiger und dunstiger oder nebliger Luft in das Bereich der Beobachtungsfehler; nur einmal überschreitet die Differenz 0,5°.

V. Von besonderem Interesse sind die zahlreichen Beobachtungen, die auf S. M. S. „Westfalen" ausgeführt worden sind, wo während einzelner Liegezeiten dreimal täglich alle Magnetkompasse abgelesen wurden.

In der Zeit vom 15. bis 24. X. 1910 waren die Kursablesungen:

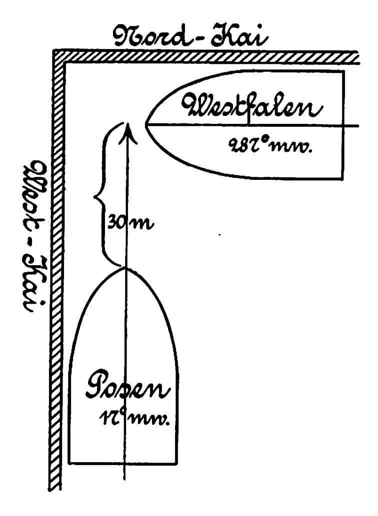
	Peilkompaß	Steuerkompaß	Regelkompaß	Backbord-Ruderraum-kompaß	Steuerbord-Ruderraum-kompaß
bei sichtiger Luft	290,5—291,8	293,0—294,0	287,8—288,8	288,0—289,0	291,6—294,0
bei Nebel am 18. X.	291,2	293,4; 293,8	288,0	288,5	291,8; 292,0



In der Zeit vom 11. XII. 1910 bis zum 11. II. 1911 sind wohl mitunter erhebliche Deviationsänderungen eingetreten; immer aber haben sich dafür Erklärungen durch Eisenbewegungen in der Umgebung der Kompasse finden lassen, während Auftreten von Nebel niemals von Deviationsänderungen begleitet war, abgesehen von einem starken Deviationssprung am 9. I. 1911; dieser aber hatte mit dem aufgetretenen Nebel offenbar gar nichts zu tun, sondern entstand dadurch, daß ein nahe bei der „Westfalen" liegendes anderes Schiff seinen Platz verließ. Dies geht zweifellos daraus hervor, daß die veränderten Deviationen die ganze weitere Zeit anhielten, obwohl das Wetter bald klar, bald neblig war.

Die beigefügte graphische Darstellung zeigt die Schwankungen der Kompaßkurse an den verschiedenen Kompassen für die Zeit vom 11. XII. 1910 bis zum 17. I. 1911.

Es bedeutet 1 cm in der Abszisse einen Tag, in der Ordinate 2° Kursänderung; Nebel ist durch einen ausgezogenen, Dunst durch einen unterbrochenen senkrechten Strich angemerkt. Es ist interessant, die einzelnen Deviationsänderungen an der Hand der Skizze zu verfolgen. Zunächst ist im Nebel am 16. XII. früh bei allen Kompassen der Kurs innerhalb 0,5° der gleiche wie am Abend vorher, der klar war. Ebenso laufen die Kurven von den Nebelbeobachtungen am 9. I. abends und am 10. I. früh ohne starke Änderung über in das folgende dunstige und klare Wetter; den Nebel am 14. I. passieren alle Kurven ohne Ausschlag und den am 17. I. ebenfalls alle außer denjenigen der Ruderraumkompasse, bei denen die Kompaßablenkungen durch Änderungen im Schiff erklärt werden. Der einzige starke Deviationssprung am 9. I. fällt mit dem Auslaufen des Nachbarschiffes, S. M. S. „Posen", zusammen, das vorher nahebei gelegen hatte. Die durch die Anwesenheit S. M. S. „Posen" entstandene Ablenkung der „Westfalen"-Kompasse tritt nicht mit der Ankunft dieses Schiffes am 17. XII. plötzlich in die Erscheinung, sondern entwickelt sich allmählich Die Erklärung dafür dürfte die folgende sein: Die Lage beider Schiffe zueinander ist in der kleinen Skizze wiedergegeben. Dabei entwickelt sich auf der nahezu nordsüdlich liegenden „Posen" während der Erschütterungen bei den Arbeiten allmählich im Vorderschiff Nordmagnetismus, der die östlich davon liegenden „Westfalen"-Kompasse nach kleinen Zahlen ablenkt. In der Tat nimmt der Kurs an allen „Westfalen"-Kompassen in den Tagen vom 17. zum 22. XII. ab und bleibt kleiner bis zur Abfahrt der „Posen", mit der er sofort wieder stark ansteigt. Die folgende Tabelle läßt diesen Änderungsgang erkennen.



	Kompasse auf S. M. S. „Westfalen"				
	Vorschiff		Regel-	Ruderräume	
	Peil-	Steuer-		Backbord-	Steuerbord-
I. Kurse vor Ankunft der „Posen" .	291,7	294,3	291,9	286,9	291,4
Änderung (II—I) . . .	—2,0	—3,9	—3,5	—2,9	—1,1
II. Kurse in Nachbarschaft von „Posen" vom 23. XII. bis 9. I. . . .	289,7	290,4	288,4	284,0	290,3
Änderung (III—II) . . .	+4,7	+4,6	+1,9	+2,3	+2,3
III. Kurse nach Abfahrt der „Posen" vom 9. I. bis 17. I.	294,4	295,0	290,3	286,3	292,5
Änderung (III—I) . . .	+2,7	+0,7	—1,6	—0,6	+1,2

Um von den Arbeiten auf S. M. S. „Westfalen" ungestörte Werte zu haben, wurden unter I für die Ruderraumkompasse die Beobachtungen am 16. XII. u. 17. XII. früh, für die anderen die Beobachtungen vom 15. XII. gemittelt.

Überall sind die Differenzen (II—I) negativ, (III—II) positiv, und von letzteren sind, wie zu erwarten, diejenigen im Vorschiff, das S. M. S. „Posen" näher

lag, größer als im achteren Schiff. Die Gesamtänderungen während der ganzen Liegezeit III bis I sind nicht groß und zeigen keinen systematischen Verlauf; sie sind von den lokalen Reparaturarbeiten an Bord abhängig.

Unter den einzelnen Unregelmäßigkeiten in den Kurven des Diagramms seien die folgenden näher erläutert, die vom Wetter ganz unabhängig durch die Arbeiten an Bord hervorgerufen worden sind.

Vom 12. XII. früh zum 13. XII. abends wachsen der Steuerkompaßkurs um 4°, der Peilkompaßkurs um 1,8°; alle andern sind kaum verändert; Erklärung: Herabnahme von Stagen des vorderen Mastes und Auswechseln großer Platten am vorderen Schornstein.

Vom 15. bis zum 16. XII. sinkt der Kurs an den Ruderraumkompassen um 2° bzw. 3°; es werden Teile an der Rudermaschine entfernt.

Vom 19. zum 22. XII. schwankt der Kurs an allen Kompassen teilweise recht stark zwischen folgenden Grenzen:

Peilkompaß	Steuerkompaß *)	Regelkompaß	Backbord-Ruderraum-kompaß	Steuerbord-Ruderraum-kompaß
288,0 bis 91,6	287,0 bis 93,0	289,4 bis 91,5	285,2 bis 87,7	290,0 bis 91,6

Die Erklärung geben die Notizen: Munitionsabgabe, Schwimmkran längsseit, Arbeiten auf dem vorderen Turm, Signalraaen liegen an Deck.

Vom 23. XII. bis 6. I. sind die Schwankungen an allen Kompassen gering; das dunstige Wetter am 31. XII. ändert nichts. Nur im Backbord-Ruderraum zeigt sich am 29./30. XII. und 2./3. I. ein Deviationssprung, während an der Rudermaschine gearbeitet wird. Das Aufkommen dunstigen Wetters am 8. I. ändert an keinem Kompaß den Kurs. Der starke Sprung im Kurs am 9. I. fällt zwar mit Nebel zusammen, wird aber offenbar nur durch die Abfahrt von S. M. S. „Posen" hervorgerufen, da der Kurs auch in der Folgezeit erhöht bleibt, obwohl das Wetter bald klar, bald dunstig, bald neblig ist. Die bei klarem Wetter eintretenden Schwankungen der Deviation in beiden Ruderräumen vom 12. zum 14. I. und im Nebel am 17. I. sind jedenfalls durch lokale Arbeiten hervorgerufen, die nicht besonders angegeben sind. Daß hierbei atmosphärische Einflüsse nicht beteiligt sind, erhellt daraus, daß gleichzeitig die drei Oberdeckskompasse ganz ungestört bleiben, die doch durch atmosphärische Vorgänge und Elektrizitätsleitung durch das Schiff zum Meer viel stärker beeinflußt werden müßten als die der unter der Wasserlinie liegenden Ruderräume.

Vom 19. I. bis 31. I. lag das Schiff im Dock auf einem andern Kurs. Dieser schwankte an allen Kompassen äußerst wenig, und die Beobachtungen bei dunstigem Wetter wichen nicht von jenen bei sichtigem ab, wie die folgende Tabelle der Kurse zeigt:

	Peilkompaß	Steuerkompaß	Regelkompaß	Backbord-Ruderraum-kompaß	Steuerbord-Ruderraum-kompaß
Sichtiges Wetter:	20,5 bis 21,5	25,2 bis 26,0	18,8 bis 20,3	18,0 bis 20,8	21,8 bis 23,5
Dunstiges Wetter:	21,2 „ 21,5	25,7 „ 26,0	19,8 „ 20,2	20,1 „ 20,5	22,0 „ 22,1

*) In der Skizze weggelassen, um die Zeichnung nicht zu verwirren.

Im Bauhafen in der Zeit vom 1. II. bis 11. II. 1911 sind die Kursschwankungen sehr stark, wohl auch infolge äußerer Beeinflussung durch benachbarte Fahrzeuge, Krane usw. Aber auch hier liegen die Kurse bei Dunst innerhalb der Intervalle bei sichtigem Wetter:

	Peilkompaß	Steuerkompaß	Regelkompaß	Backbord-Ruderraum-kompaß	Steuerbord-Ruderraum-kompaß
Sichtiges Wetter:	20,2 bis 23,0	19,0 bis 28,0	17,5 bis 21,2	20,0 bis 25,0	21,0 bis 26,3
Dunstiges Wetter:	20,5 „ 21,7	22,9 „ 26,5	19,4 „ 19,8	22,5 „ 22,5	22,5 „ 25,5

Bei früherer Gelegenheit wurde darauf hingewiesen, daß an den Deviationsstörungen, die mit Nebel zeitlich zusammengefallen sind, die Magnetismusschwankungen durch die begleitenden Temperatursprünge mitgewirkt haben könnten. Auf S. M. S. „Westfalen" sind deshalb auch bei den Deviationsbestimmungen Temperaturablesungen gemacht worden. Dabei hat sich irgendein systematischer Zusammenhang zwischen Kurs und Temperatur nicht feststellen lassen. Es zeigen weder zeitlich benachbarte Kursablesungen mit verhältnismäßig großem Temperaturunterschied merkliche Differenzen, noch ist es möglich, aus den für längere Zeiträume gebildeten Mitteln der Deviationen verschiedener Temperaturintervalle systematische Unterschiede zu finden. Man kann hierzu nur Zeiten heranziehen, in denen die Kursschwankungen aus anderen Gründen (Reparaturarbeiten usw.) nur gering gewesen sind. Eine so aufgestellte Zusammenstellung der mittleren Kurse für einzelne Temperaturintervalle gibt die folgende Tabelle, in der die eingeklammerten Zahlen die Anzahl der Beobachtungen bedeuten.

Zeitraum	Temperatur Grad	Peil-kompaß	Steuer-kompaß	Regel-kompaß	Backbord-Ruderraum-kompaß	Steuerbord-Ruderraum-kompaß
15. bis 24. X.	6 bis 8 (8)	291,28	293,55	288,25	288,50	292,69
	8 „ 11 (8)	291,09	293,38	288,14	288,28	292,04
	11 „ 13 (10)	291,17	293,41	288,08	288,30	292,03
3. bis 9. XI.	0 bis 3,2 (6)	290,23	290,78	289,23	287,67	290,00
	3,3 „ 6,5 (6)	289,75	290,63	288,60	287,70	290,10
	6,6 „ 9 (7)	290,19	290,99	288,77	288,37	290,63
23. XII. bis 8. I.	—1 bis 0 (12)	289,72	290,47	288,32	282,69*) (9)	290,31
	0 „ 3 (22)	289,60	290,20	288,20	282,81 (15)	290,20
	3 „ 10 (17)	289,97	290,42	288,51	283,22 (6)	290,24
19. bis 31. I.	—3,7 bis 0 (10)	21,38	25,75	19,48	19,67	22,12
	0 „ 4 (17)	21,40	25,82	19,49	19,82	22,17
	4 „ 7 (10)	21,39	25,71	19,71	19,47	22,16

Eine systematische Abhängigkeit ist in vorstehender Tabelle nicht zu erkennen; die Kursänderungen sind klein und unregelmäßig; bei demselben Kompaß wächst der Kurs einmal mit der Temperatur, das andere Mal nimmt er ab; und den größten Temperaturschwankungen entsprechen durchaus nicht auch die größten Kursschwankungen.

*) Beim Backbord-Ruderraumkompaß sind nur die Beobachtungen aus der Zeit vom 30. XII. bis 8. I. verwendet mit Rücksicht auf den Deviationssprung am 29. XII.

Auch bei allen übrigen Schiffen der „Nassau"-Klasse sind analoge Beobachtungen gemacht worden, aus denen ebenfalls auf keinerlei systematischen Zusammenhang zwischen Deviation und Temperatur geschlossen werden konnte. Allerdings ist zu berücksichtigen, daß es hierbei ja eigentlich nicht auf die Lufttemperatur, sondern nur auf die Temperatur der magnetischen Massen des Schiffes ankommt, die sich nur roh den Lufttemperaturen anpassen; eher werden hier merkliche Einwirkungen zustande kommen können, wenn die Wassertemperaturen plötzliche starke Sprünge zeigen, wie es ja in den Hauptnebelgebieten der Ozeane vielfach der Fall ist. Daß es aber auch Fälle gibt, in denen die Deviation mit der Lufttemperatur schwankt, haben neuerdings die periodischen Deviationsänderungen, die auf dem Dampfer „Sambia" beobachtet worden sind („Seefahrt" 1911, S. 490), gezeigt.

Zeit		Sichtweite	Kurse auf Schiffen				Kurse auf Torpedobooten							
7. X. 10	6^{45} V.	120 m	321,0											
	8^{00} V.	klar	321,5											
11. X. 10	6^{45} V.	80 bis 100 m	323,0											
	9^{00} V.	klar	=											
18. X. 10	6^{50} V.	50 bis 80 m	=	176,0	177,5									
	9^{00} V.	100 bis 200 m	=	=	=									
	10^{30} V.	klar	=	=	178,0									
26. X 10	8^{30} V.	50 bis 80 m	322,5	16,0	14,0									
	1^{00} N.	100 bis 200 m		=	13,5									
	4^{00} N.	klar	322,5	=	=									
24. XI 10	7^{00} V.	50 m	323,0			231,5	292,5	299,5	295,5	292,0				
	10^{00} V.	30 m				=	293,5	=	=	=				
25. XI. 10	2^{30} N.	klar	323,0			232,0	=	=	=	=				
17. I. 11	6^{45} V.	100 bis 150 m		289,0	315,5		305,0	294,0	307,5	306,5	298,5	307,5		
	11^{00} V.	aufklarend		=	=		=	=	308,0	307,5	=	=		
	1^{30} N.	klar		=	=		=	=	307,5	306,5	=	308,0		
14. II. 11	7^{00} V.	50 bis 60 m		109,0	316,0		301,5	285,5	299,5	303,5	294,0	299,0	290,0	294,0
	10^{00} V.	100 bis 200 m		=	315,5		=	=	=	303,0	294,5	=	=	=
	1^{00} N.	klar		=	=		302,0	286,0	299,0	302,5	=	298,5	=	294,5
29. III. 11	7^{30} V.	150 m			311,0	297,0								
	11^{30} V.	klar			=	=								
16. V. 11	6^{45} V.	100 m		281,5	285,0	18,0								
	9^{00} V.	200 bis 300 m		=	=	=								
	10^{30} V.	klar		=	=	=								
7. IX. 11	6^{45} V.	50 m			279,5	314,5		286,0						
	2^{00} N.	klar			=	=		=						
27. IX. 11	6^{45} V.	100 m				335,0	298,0	288,5	265,0	300,0	279,0	289,5	285,5	284,5
	2^{00} N.	klar				=	=	=	=	=	=	=	=	=
30. XI. 11	6^{35} V.	40 bis 50 m	215,5	183,0	260,5	261,0								
	10^{30} V.	300 bis 400 m	=	=	=	260,5								
1. XII. 11	6^{30} V.	40 bis 50 m	215,0	=	260,0	=								
	2^{30} N.	aufklarend	=	=	=	=								
20. XII. 11	6^{45} V.	60 bis 80 m			256,5	258,5								
	10^{30} V.	klar			=	=								

Zum Schlusse mögen noch einige Beobachtungen angefügt sein, die von der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven auf festliegenden Schiffen gemacht worden sind und ebenfalls keinerlei Einfluß des Nebels auf die Deviation erkennen lassen. Die Tabelle gibt die abgelesenen Kurse und die Sichtweiten. Die durch einen wagerechten Strich getrennten Zahlen derselben Spalte gelten für verschiedene Kompasse.

Auch im Zimmer und im Garten wurde auf der Kaiserlichen Werft, Wilhelmshaven, ein Kompaß zu den in vorstehender Tabelle angegebenen Zeiten abgelesen, ohne daß jemals die geringste Ablenkung gefunden wurde. Es hat sich also ebensowenig wie der behauptete mittelbare Einfluß durch Elektrizitätsleitung im Schiffswesen irgendeine andere unmittelbare Einwirkung des Nebels auf den Kompaß feststellen lassen.

Dr. H. Maurer.



Die Ursachen der Explosion im Nürnberger Werke der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A. G. am 30. Januar 1912.

Mit 3 Abbildungen.

Die großen Zukunftsaussichten, die sich heute den — gewöhnlich als Dieselmotoren bezeichneten — Gleichdruckölmaschinen eröffnen, haben in hohem Maße auch das Interesse der Marinekreise auf diesen Maschinentyp hingelenkt. Die Kriegsmarinen verschiedener Länder sind bereits dazu übergegangen, Dieselmotoren einerseits für den Schraubenantrieb bei Untersee-, Torpedo- und Beibooten, anderseits — an Bord auch größerer Schiffe — zum Antriebe von Dynamomaschinen zu verwenden, und die Handelsmarinen haben gleichfalls durch zahlreiche Bestellungen auf Schiffsdieselmaschinen-Anlagen bis zu mittlerer Größe dargetan, wie hoch sie die Vorzüge dieses Systems, besonders die wirtschaftlichen, einzuschätzen wissen.

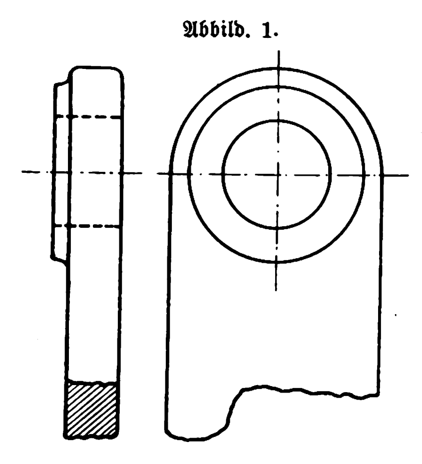
In diese Periode schnellen Aufschwunges hat nun der beklagenswerte Unfall, der sich an einem größeren Versuchsdieselmotor im Nürnberger Werke der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A. G. am 30. Januar 1912 ereignete und der neben großem Materialschaden leider auch den Tod von Menschen zur Folge hatte, eine starke Beunruhigung hineingebracht, weil es der Öffentlichkeit bisher an der klaren Erkenntnis der Ursachen fehlte. Diese Unklarheit hat geradezu zur Legendenbildung geführt, und die mannigfachsten Darstellungen und Gerüchte sind im Umlauf. Vielfach wird angenommen, daß es sich hier um eine mit dem System des Dieselmotors in engstem Zusammenhange stehende Erscheinung handele und daß daher gegen die Verwendung derartiger Maschinen an Bord von Schiffen große Bedenken geltend zu machen seien. Demgegenüber soll die nachfolgende, auf das Ergebnis eingehender Untersuchung der beschädigten Maschine selbst gegründete Darstellung der Ursachen zeigen, daß es sich — wie so oft bei schwerwiegenden Katastrophen — auch in diesem Falle um das Zusammentreffen einer Reihe unglücklicher Umstände handelte und daß sich die Wiederholung derartiger Unfälle durch geeignete Konstruktion und bauliche Maßnahmen mit derjenigen Sicherheit ausschließen läßt, die nur überhaupt menschlichen Werken auf dem Gebiete der Technik innewohnt.

Die von dem Unfalle betroffene Maschine war ein zu Versuchszwecken hergestellter, mit drei Arbeits- und drei Spülpumpenzylindern versehener Dieselmotor, der bereits seit Monaten im Probebetrieb gewesen war und bis dahin niemals zu Bedenken Anlaß gebende Erscheinungen gezeigt hatte. Auch am 30. Januar 1912 lief die Maschine bereits stundenlang ununterbrochen mit einer Belastung, die der Konstruktionsleistung nahekam und schon früher öfters und längere Zeit hindurch vorhanden gewesen war. Nachdem noch 5^{45} Uhr nachm. die ordnungsmäßigen Ablesungen an den Meßapparaten und die Entnahme von Indikatordiagrammen stattgefunden hatten, ohne daß dabei irgendwelche Besonderheiten in die Erscheinung getreten wären, wurde fünf Minuten später ein scharf knallendes Geräusch hörbar, dem nach ganz kurzer Zeit eine dumpfe Detonation folgte. Zugleich schossen gewaltige Stichflammen aus verschiedenen Stellen der Spülluftdruckleitung hervor, entzündeten das um die

Maschine herumgebaute Holzgerüst sowie den Inhalt der in einiger Entfernung aufgestellten großen Ölbehälter und trafen auch mehrere Mann vom Bedienungspersonal, die nicht Zeit fanden, sich vor dem sofort überall emporzüngelnden Flammenmeer rechtzeitig in Sicherheit zu bringen.

Die unmittelbar nach dem Unfall eingeleitete Untersuchung ergab, daß es sich zweifellos um eine Explosion in der Spülluftdruckleitung gehandelt hatte. Nur diese nämlich war zerstört, und zwar hauptsächlich an dem von der Hauptmaschine abgekehrten, dem vordersten Teile der Spülpumpe zugewendeten Ende. Die Druckventilplatten der Spülpumpenzylinder waren z. T. zertrümmert, und zwar waren die beschädigten Platten nach dem Pumpenzylinder-Innern zu durchgedrückt, ein Beweis, daß die Explosion nicht in einem der Pumpenzylinder, sondern im Druckraum und der daran anschließenden Rohrleitung stattgefunden hatte. Die Saugventilplatten waren durchweg unversehrt. Es ließ sich ferner einwandsfrei feststellen, daß weder in einem der Arbeitszylinder noch im Kurbelgehäuse, weder in den Hochdruckluft

Abbild. 1.



führenden Rohren noch in den Brennstoffleitungen und ebensowenig auch in den Auspuffrohren eine Explosion erfolgt war. Alle dahin gehenden Vermutungen und Erklärungen sind daher als unzutreffend zu bezeichnen.

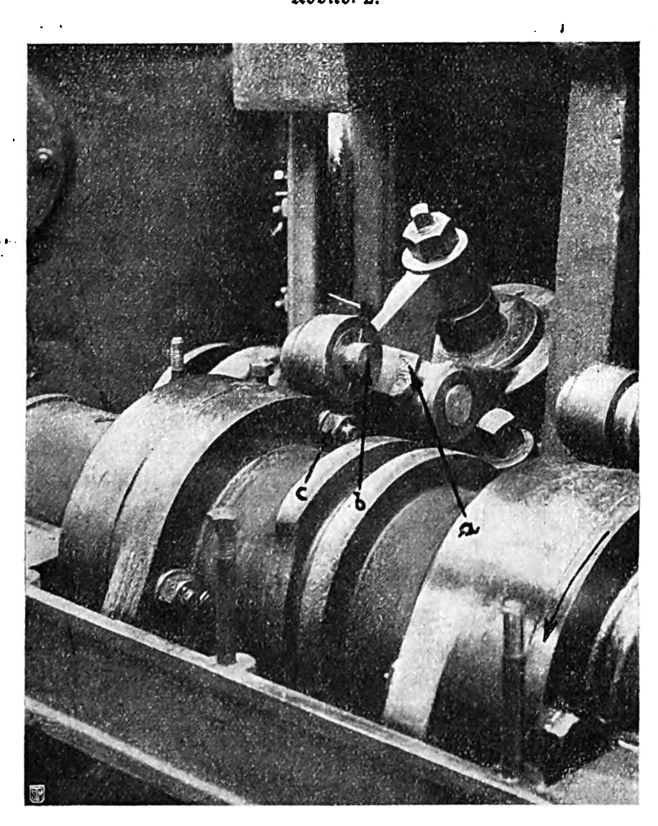
Wie konnte nun aber in der beim normalen Betriebe nur mit höchstens etwa 0,5 kg/qcm Überdruck beanspruchten Spülluftleitung eine Explosion zustande kommen? Zur Erklärung dieses Vorganges ist erforderlich,

1. daß in die Spülluftleitung ganz außergewöhnlich hohe Temperaturen oder gar starke Flammen hineingeschlagen sind, die eine Entzündung bewirken konnten,
2. daß in der Leitung, die an sich bestimmt ist, möglichst reine Luft von der Spülpumpe zur Hauptmaschine zu führen, ein zündfähiges Gemisch vorhanden gewesen ist,
3. daß Umstände vorhanden waren, die als Folgewirkung einer Entzündung des Gemisches nicht nur einen Brand in der Leitung, sondern eine heftige, plötzliche Drucksteigerung, also eine Explosion des Spülluftrohres entstehen ließen.

Zu 1. Die Untersuchung ergab, daß eine zur Betätigung eines Spülventils des hintersten Arbeitszylinders angeordnete Hebelgabel gebrochen war. Das abge-

brochene Hebelstück, das die in Abb. 1 wiedergegebene Form besaß, hatte sich um den Übertragungsbolzen gedreht und dabei unglücklicherweise so eingestellt, daß es sich gegen die zur Befestigung der Steuernocke auf der Steuerwelle dienenden Schraubenmuttern spreizen konnte. Die Situation wird am besten aus der Photographie (Abb. 2) klar werden: a ist die Bruchstelle des Hebels, b der Bolzen, um den sich drehend das Bruchstück in die gefährliche Lage kam, c eine der Muttern, gegen die es sich stemmen konnte und deren es auf dem Umfange drei Stück gab; die Drehrichtung der

Abbild. 2.



Steuerwelle ist durch einen Pfeil gekennzeichnet. Das Aufspreizen des Hebelbruchstücks auf eine oder nacheinander auf mehrere der Schraubenmuttern konnte nun ein unzeitiges Aufdrücken des betreffenden Spülventils bewirken, und zwar, wie die näheren Feststellungen zeigten, gerade in einer Periode, in der innerhalb des Arbeitszylinders ziemlich hoher Druck, hohe Temperatur und sogar noch Flammenbildung vorhanden waren. Da beim Betriebe die Nockenscheiben und damit auch die Muttern durch Kappen abgedeckt waren, so wurde das Aufsetzen des Hebelstücks nicht sofort bemerkt; es ist also sehr wahrscheinlich, daß nicht nur eine, sondern eine größere Zahl sehr starker und heißer Flammen in schneller Aufeinanderfolge aus dem Innern des

hintersten Arbeitszylinders in den Spülluftbehälter, an den sich die Spülluftrohrleitung anschloß, zurückgeschlagen ist.

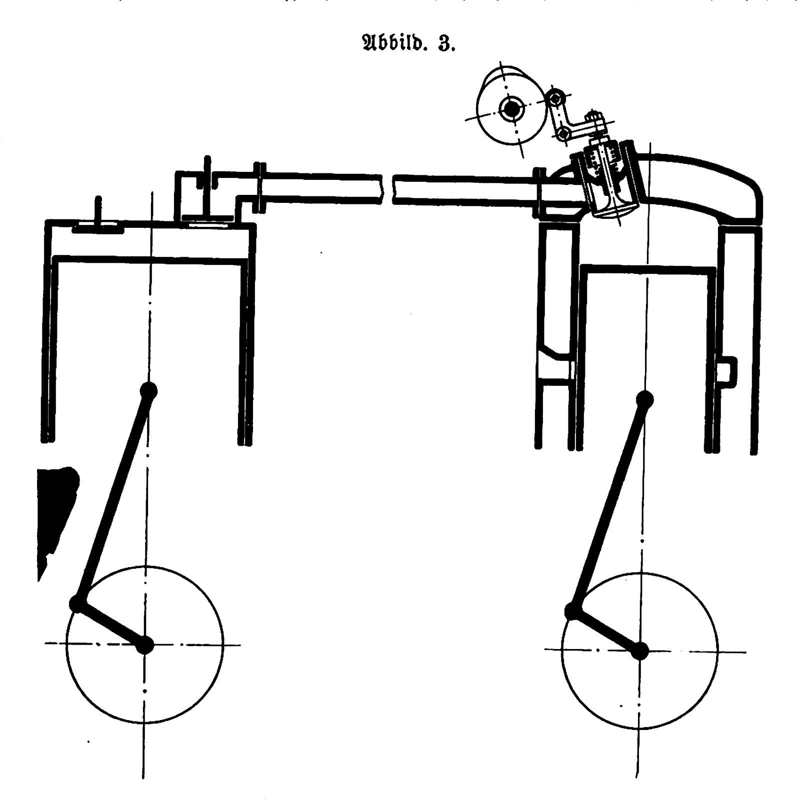
Zu 2. Dieser unter 1 geschilderte Vorgang wäre nun an sich ganz harmlos gewesen, da ja die Spülluft selbst nicht zündfähig ist; sie kann es aber durch Beimischung entsprechender Mengen brennbarer Bestandteile, wie Öl u. dgl., werden. Immerhin gehört zur Zündfähigkeit eine sehr bedeutende Ölmenge. Selbst wenn infolge starken Schmierens der Spülluftpumpenkolben und ihrer Führungsbuchsen die Luft ölgeschwängert war und zerstäubtes Öl in Gestalt von Nebel in die Luftleitung gelangte, war das entstehende Gemisch nicht explosibel, denn dazu muß in 1 cbm Luft mindestens ein Ölgewicht von 50 g enthalten sein, das aber bei weitem nicht von der genannten Luftmenge getragen werden kann. Auch bei reichlichster Schmierung der Pumpenkolben usw. ist die Einbringung solcher Ölmengen in die Spülluft übrigens völlig ausgeschlossen. Ölgase konnten beim normalen Betriebe ebenfalls nicht in einem zur Zündfähigkeit ausreichenden Verhältnis in der Spülluft vorhanden sein, weil die Temperatur dieser Luft entsprechend dem geringen Überdrucke nur etwa 60° C. betrug. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß von der Spülpumpe zu den Arbeitszylindern ein ununterbrochener Luftstrom beträchtlicher Geschwindigkeit durch die Leitung floß, der etwa sich bildende Ölnebel oder Ölgase dauernd abführte.

Nun war aber als Spülluftbehälter ein Teil des Maschinen-Gußgestells ausgebildet. In den Behälterraum hinein ragte ein System von Gußrippen, und der Boden zeigte ferner die bei unbearbeiteten Gußoberflächen unvermeidlichen Unebenheiten. Zwischen den Rippen und in den Vertiefungen des Bodens hatten sich, wie nachträglich noch festgestellt werden konnte, durch die Niederschläge der aus den Spülerpumpen mitgerissenen Schmierölteile ziemlich bedeutende Ölsümpfe gebildet, die durch die Ablaßhähne nicht zu entfernen waren. Auch die Wandungen der Spülrohrleitung werden zweifellos mit einem wenn auch nur ganz dünnen Ölüberzug — es genügt zur Erklärung schon $^2/_{100}$ mm Schichtdicke bei gleichmäßiger Verteilung auf den Umfang — bedeckt gewesen sein. Auf die Öllachen des Spülluftbehälters schlug nun aus dem zur Unzeit immer wieder von neuem aufgedrückten Spülventil heraus eine Reihe heißer Flammen, die zunächst immer mehr Öl verdampften, bis der Grad der Verdampfung ein so hoher war, daß sich zündfähiges Gemisch bildete. Schon die nächste Flamme vermochte jetzt die Zündung zu bewirken und damit die Katastrophe einzuleiten. Diese Erklärung der Vorgänge gewinnt noch an Wahrscheinlichkeit durch die folgende Feststellung: Für den Fall etwaigen Warmlaufens eines Wellenlagers war das auch in der Marine zu diesem Zwecke oft und mit gutem Erfolge benutzte Calorcid, im wesentlichen ein Gemisch aus Graphit, einem Pflanzenöl und einem oder mehreren leichtflüchtigen, nicht verteilbaren, z. T. mineralischen Ölen (Äther, Benzol) bereitgestellt worden. Es ist erwiesen, daß dieses nur zur Lagerschmierung beschaffte Öl, das einen Flammpunkt von nur wenig über 60° C. besitzt, ohne Wissen der leitenden Stellen zeitweilig — und noch zwei Tage vor dem Unfall — auch zur Schmierung der Spülpumpen-Führungsbuchsen Verwendung gefunden hat und von hier aus in die Pumpenzylinder gelangen konnte. Es darf als keineswegs ausgeschlossen gelten, daß auch am Tage des Unglücksfalles selbst für die betreffenden Teile dieses Caloricid benutzt worden ist. Wäre das aber der Fall, haben sich also

bei den erwähnten Ölsümpfen im Spülluftbehälter auch Caloricidreste befunden, so war damit die Gefahr der Zündung durch die nach dem Hebelbruch zurückschlagenden Flammen natürlich noch wesentlich erhöht.

Zu ie 3. Dvorstehend erläuterten Vorgänge hätten nun an sich noch immer keine erhebliche Gefahr zu bedeuten brauchen. Die Entzündung des Öls hätte vielmehr lediglich zu einem Brande innerhalb des Spülluftbehälters führen können; die Öllachen wären dabei ausgebrannt, und es wäre dabei nach außen hin kein Schaden entstanden. Es bedarf also noch einer Erklärung dafür, daß die Zündung nicht einen bloßen Brand, sondern eine Explosion verursacht hat sowie daß die hauptsächlichsten

Abbild. 3.



Wirkungen der Explosion am vordersten Ende des Spülers, also gerade an dem vom Entstehungspunkte entferntesten Ende der Maschinenanlage, eingetreten sind: der Ausgangspunkt am hintersten Arbeitszylinder, der Hauptexplosionspunkt am vordersten Spülzylinder. Hierfür spielt nun die Länge der Rohrleitung eine Rolle. In der ganz schematisch gehaltenen Abb. 3 ist links der Spülzylinder, rechts der Arbeitszylinder mit einem Spülventil dargestellt; beide Zylinder sind durch eine Rohrleitung beträchtlicher Länge, der Spülluftdruckleitung, miteinander verbunden. Wie wir unter 1. gesehen haben, wurde das Spülventil eine Reihe von Malen schnell hintereinander zu einer Zeit aufgedrückt, in der im Arbeitszylinder Überdruck und Flammen waren. Wie unter 2. besprochen, bildete sich im Spülluftbehälter, bei der schematischen Dar-

stellung der Abb. 3 also am rechten Ende der Rohrleitung, zündfähiges Gemisch, das entflammte. Nun ist es eine als das „Berthelotsche Phänomen" bekannte Erscheinung, daß bei einem mit Gas gefüllten Rohre von einer gewissen Länge ab das Gas am anderen Rohrende explodiert, wenn es an dem einen Ende entzündet wird. Es entsteht eine sogenannte Explosionswelle, die mit immer wachsender Geschwindigkeit — der Zündgeschwindigkeit — das Rohr durcheilt. Sobald die Zündgeschwindigkeit größer als die sogenannte kritische Geschwindigkeit geworden ist, steigt das Gasvolumen derart, daß es nach den offenen Enden des Rohres zu nicht mehr hinausströmen kann; es bildet sich also Überdruck aus, der sehr schnell wächst und somit explosionsartige Wirkungen hervorrufen kann.

Mit einer solchen Explosionswelle hat man es offenbar im vorliegenden Falle zu tun. Die Welle ist im Behälter und dem anschließenden Rohre entgegen der Richtung des Luftstromes entlang gelaufen, da infolge der gewaltigen Hitzeentwicklung die dünne Ölschicht an den Wandungen sofort verdampfte, und die infolge der Leitungslänge auftretende Drucksteigerung ist dabei um so größer geworden, je weiter sich die Explosionswelle vom Ausgangspunkte entfernte. Der größte Druck, dem die nur für die geringe Betriebsspannung bemessene Rohrleitung nicht gewachsen war, entstand also am vordersten Ende, das denn auch tatsächlich die schwersten Beschädigungen aufwies. Aus der zerrissenen Spülrohrleitung sind dann die brennenden, in der Spülluft enthaltenen Ölteile herausgeschossen und haben alles, was sie erreichen konnten, die Holzgerüste, die Ölbehälter, die Menschen, in Brand gesetzt. Während die Wirkungen der Explosion selbst verhältnismäßig geringfügig waren — durch sie unmittelbar haben höchstens zwei Menschen, die gerade an dem zertrümmerten Ende der Rohrleitung beschäftigt waren, den Tod gefunden —, hat der durch sie hervorgerufene, mit großer Schnelligkeit um sich greifende Brand den Hauptschaden verursacht.

Die Nürnberger Katastrophe kennzeichnet sich somit als die Folge einer Verkettung ungünstiger Umstände, die sich beim Dieselmotor aber durchweg vermeiden lassen. Es bietet keinerlei konstruktive oder bauliche Schwierigkeiten, zu verhindern, daß irgendwie nennenswerte Ölmengen in die Spülluft gelangen oder gar sich in den Spülluftbehältern zu größeren Mengen ansammeln können. Dann vermag aber selbst ein wiederholtes Zurückschlagen von Flammen aus den Arbeitszylindern kein Unheil anzurichten. Ferner wird man bei Neukonstruktionen selbstverständlich darauf achten, daß bei einem etwaigen Hebelbruch, der ja nie ausgeschlossen ist, das frei werdende Hebelstück nirgends Gelegenheit zum Aufspreizen findet; ein etwaiges, immerhin mögliches Hängenbleiben eines Ventils ist aber deswegen weniger gefährlich, weil sich hier die Kompression im allgemeinen gar nicht in einer zur Zündung des eingespritzten Brennstoffs genügenden Höhe wird ausbilden können. Daß man weiterhin zur Schmierung von Spülpumpen- ebenso wie von Kompressorkolben u. dgl. die Verwendung so leicht entzündlicher Öle wie Caloricid ausschließen wird, ist ebenfalls selbstverständlich. Aber noch weitergehende Sicherheitsvorkehrungen lassen sich treffen. Man kann die Spülluft durch Kühlung oder durch Einbau sogenannter Ölabscheider in die Leitung von den mitgeführten Ölteilen befreien, kann die Spülluftkühler unmittelbar an den Spülventilen so anordnen, daß jede aus den Ventilen heraus zurückschlagende Flamme auf das Kühlrohrsystem trifft und dadurch vernichtet wird. Die Spülluft-

leitung kann ferner mit ausreichend bemessenen Überdruckventilen oder -klappen ausgerüstet werden, und schließlich ist es sogar keineswegs praktisch ausgeschlossen, die ganze Leitung so stark auszuführen, daß sie einem trotz aller sonstigen Vorsichtsmaßnahmen doch etwa auftretenden Explosionsdrucke standhält; sind doch die hierbei möglichen Drucksteigerungen, wie sich rechnerisch verfolgen läßt, durchaus nicht so groß, daß sie ungewöhnlich starke Rohrwandungen erforderten.

Die vorstehenden Betrachtungen dürften gezeigt haben, daß es eine große Reihe von Mitteln gibt, um die Wiederholung der Nürnberger Katastrophe vom 30. Januar 1912 nach menschlichem Ermessen unmöglich zu machen. Die dabei in die Erscheinung getretenen Mängel liegen eben glücklicherweise nicht im System, sondern lediglich in der Einzelausführung. Wie niemand daran denken wird, die Verwendung von Dampfkesseln deshalb auszuschließen, weil hin und wieder ein solcher wegen fehlerhafter Konstruktion, Bauausführung oder Bedienung explodiert, so wäre es auch völlig unberechtigt, auf Grund des Nürnberger Vorfalles den Dieselmotor, dessen Aufstellung sogar unter bewohnten Räumen von den meisten deutschen Polizeiverwaltungen eben seiner anerkannten Betriebssicherheit wegen ohne weiteres zugelassen wird, mit besonders mißtrauischen Augen zu betrachten.

La.



Alte und neue Seekarten.

Von Dr. M. Groll in Berlin.

(Mit 5 Abbildungen.)

Die ältesten Seekarten finden sich in den italienischen Bibliotheken.*) Sie stammen aus dem Anfang des 14. Jahrhunderts. Gegenüber den gleichaltrigen Zerrbildern der Landkarten geben sie die Länderumrisse überraschend naturgetreu wieder. Es sind auf Pergament bunt gezeichnete und gemalte Karten des Mittelmeeres und seiner Teile. Oft zeigen sie noch die ursprüngliche Form des Pergaments, d. h. die des Kalbfells, und sind noch auf Stäben aufgerollt, hingegen sind die Formate sehr verschieden. In einem sehr wesentlichen Punkte weichen diese ersten Seekarten von den modernen ab: sie weisen keine Angaben über Tiefen u. dergl. auf. Sie enthalten fast stets nur die Küstenumrisse des Mittelmeeres, erst sehr viel jüngere Karten stellen auch die Küsten Nordwesteuropas bis nach England dar. Die Namen der Städte und Inseln sind mit den Anfangsbuchstaben, an der Küstenlinie beginnend, in das Land hineingeschrieben. Die Schrift folgt dabei den Windungen der Küste, so daß ein gut Teil Namen bei Nordorientierung der Karte auf dem Kopfe steht, siehe Abbild. 1. Auf die freien Landflächen sind fabelhafte Wesen und Persönlichkeiten gemalt, die auf Grund irgend eines abenteuerlichen Reiseberichtes oder einer Fabel dahin gesetzt wurden. So spuken das Einhorn, die drei Weisen aus dem Morgenlande u. a. auf diesen Karten umher. In der Kartenmitte ist gewöhnlich eine Zentralwindrose angebracht, um die sich im Kreise andere Windrosen anschließen. Deren Strahlen überziehen das Kartenbild oft so dicht, daß die Lesbarkeit darunter leidet. Nach diesen Kompaßrosen werden die Karten Kompaßkarten genannt. Fälschlich wurden sie auch als Portulanen bezeichnet, obgleich dies der Name der mittelalterlichen Segelhandbücher ist, die nebenbei bemerkt größtenteils noch auf Arbeiten des Altertums beruhen.

Diese Kompaßkarten geben in mehrfacher Beziehung Rätsel auf. Wie kommt es, daß sie erst seit etwa 1300 n. Chr. erhalten geblieben sind und, merkwürdig genug, daß sie sofort in solcher Vollendung auftreten?

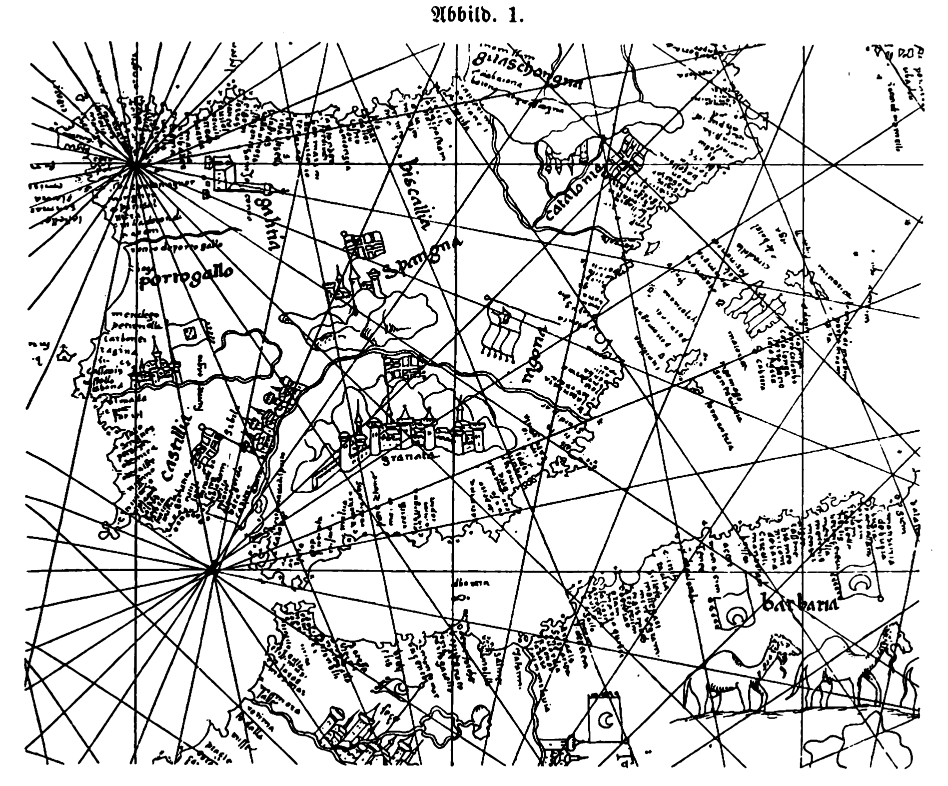
Von Ptolemäus (150 n. Chr.) bis auf Mercator um 1560 wurde z. B. auf den Landkarten die Hauptachse des Mittelmeeres auf Grund der falschen Längenangaben des ersteren um 20° zu lang angegeben. Die Kompaßkarten enthalten nun zwar kein Gradnetz, geben aber die Proportionen des Mittelmeeres demgegenüber auffallend richtig wieder. Ist ferner diese Vollkommenheit eine Folge des kurz vorher in Aufnahme gekommenen Schiffskompasses, d. h. ist das Mittelmeer mit dem Kompaß in den etwa 30 Jahren topographiert worden, die zwischen der Erfindung des Kompaß und der Entstehungszeit der ältesten bekannt gewordenen Seekarten liegen? Oder ist das Urmaterial derselben älter, so daß es nur als Zufall zu betrachten wäre, wenn bisher noch ältere Seekarten nicht gefunden wurden, so daß demnach immer noch die

*) Erst seit einigen Jahren sind auch einige nach Deutschland gekommen, z. B. in Berlin — Institut für Meereskunde, Königl. Bibliothek, Gesellschaft für Erdkunde.

Hoffnung bestände, solche aufzufinden, die vor der Einführung des Kompasses entstanden sind? Liegt den Karten vielleicht gar ein Gradnetz zugrunde, das bloß nicht mit ausgezogen wurde? Auffallend ist ferner, daß die außerhalb des Mittelmeeres liegenden Küstenstrecken, soweit sie überhaupt noch mit dargestellt sind, stets arg verkürzt erscheinen gegenüber den annähernd richtigen Proportionen innerhalb desselben. Alle diese Fragen sind oft behandelt worden, eine in jeder Hinsicht befriedigende Antwort ist noch nicht gegeben worden.

Heute stehen sich zwei Anschauungen gegenüber. Nach der einen stammt das Urmaterial der Kompaßkarten teilweise — vielleicht sogar größtenteils — noch aus Spezialkarten des Altertums.

Abbild. 1.



Verkleinerter Ausschnitt aus einer italienischen Seekarte 1562.

Nach der anderen Anschauung sind die in den altertümlichen Portulanen enthaltenen Küstenbeschreibungen und die Neuaufnahmen der Seeleute erst mit Hilfe des um 1270 erfundenen Kompasses zu diesen Karten verarbeitet worden, während vorher neben den Portulanen keine Seekarten irgendwelcher Art Verwendung gefunden haben sollen.

Zweifelsohne ist im Altertum die Schiffahrt im Mittelmeer*) fast ausschließlich ein Hintasten längs der Küsten gewesen, wobei die Portulanen als Küsten-

*) Ebenso wie viel später auch noch in Nordeuropa.

beschreibungen dienten.*) Es scheint aber kaum glaublich, daß kulturell so hochentwickelte Völker wie die Phöniker, Griechen und Römer ohne Seekarten, also ohne mnemotechnische Hilfsmittel navigierten, während sogar Naturvölker, wie die Südseeinsulaner, originelle Seekarten, die sogen. Stabkarten im Gebrauch hatten. Die Untersuchungen H. Wagners deuten in vieler Beziehung darauf hin, daß viel ältere Seekarten der einzelnen Teile des Mittelländischen Meeres zur Konstruktion der Kompaßkarten gedient haben.

Bei den so häufigen Durchquerungen der kleineren Einzelmeere schätzten die Seeleute ihre durchsegelten Distanzen infolge vielfacher Übung mit großer Zuverlässigkeit. Die Kartenzeichner erhielten so in deren Notizen gute kontrollierbare Distanzangaben. Sie konstruierten also wahrscheinlich mit dem Zirkel aus diesen Diagonalfahrten feste Gerippe der Einzelmeere, in die dann die Küstenlinien aus anderen Karten, aus Portulanen und mangelhafterem Material eingepaßt wurden. Damit würde sich das Fehlen der Gradnetze erklären. Der Umstand, daß Meilenmaßstäbe auf den Karten niemals fehlen, dürfte in derselben Weise zu deuten sein.

Als die Italiener später ihre Handelsbeziehungen über das Mittelmeer hinaus entlang den Westküsten Europas ausdehnten, da mußten sie sich die Karten dieser Küstenstrecken erst herstellen. Die Mittelmeerküsten (ein und derselben Karte) sind nun offenbar jeweilig unter Zugrundelegung der aus dem Altertum stammenden griechischen Seemeile vermessen und konstruiert, die zu der Zeit aber bereits außer Gebrauch war. Bei den Neuaufnahmen hingegen, z. B. der westspanischen Küsten, wurde die nunmehr übliche größere römische Seemeile als Maßeinheit benutzt, wie aus der im Verhältnis zu den Mittelmeerküsten zu kurzen westiberischen Küste hervorgeht (Abbild. 1). Dieser Umstand spricht also ebenfalls für das höhere Alter der Kompaßkarten.

Sehr wohl ist es aber möglich, daß durch den Kompaß die Seekarten sehr verbessert wurden, wofür auch die auf den bisher aufgefundenen Karten nie fehlenden Windrosen sprechen.

Im Mittelmeer war ein Gradnetz nicht nötig gewesen, da man sich auf hoher See nicht mit Hilfe von astronomischen Breitenbestimmungen orientierte. Selbst die nordländischen Schiffer paßten sich der dort üblichen Navigationsmethode an. So findet sich noch in der Gebrauchsanweisung von Doncker, „Nieuw Groot Stuurmans Straets Boek . . . . 1664“ der ausdrückliche Vermerk, daß man im Mittelmeer keine Breiten nehme.**)

Anders bei den Karten des Atlantischen Ozeans, die notgedrungen mit Hilfe von Gradnetzen gezeichnet werden mußten. Wie es scheint, begannen in Europa die Spanier damit, die Seekarten mit Gradnetzen auszustatten (gegen das Ende des 15. Jahrhunderts). Doch sind solche natürlich vereinzelt bereits früher gezeichnet worden. Die erste Karte dieser Art dürfte die „charta maritima“ von Toscanelli 1474 gewesen sein. Durch Reproduktionen vielfach zugänglich gemacht wurde besonders die bekannte Weltkarte von Juan de la Cosa 1500, die eine Übersicht der damals be-

*) Eine Schilderung dieser Art zu reisen gibt die Bibel in der Reise des Apostel Paulus nach Rom.

**) Übrigens gibt er auch an, daß die Kartenmacher ihre Karten mit Hilfe der Bogenabstände konstruieren. Also die oben erwähnten Diagonalfahrten!

kannten Welt gibt. Caneiros Weltkarte 1502 dürfte die erste Seekarte mit ausführlicher Breitenskala sein.

Die Ergebnisse der Entdeckungen in Ost- und Westindien stellten an die privaten Kartographen erhöhte Anforderungen, denen sie offenbar teils aus Unwissenheit, teils des fortwährend einströmenden Materials wegen nicht genügen konnten. Durch schlechte Karten wurden die Schiffe vielfach gefährdet. Um diese Übelstände zu beheben, gründete Spanien 1503 die staatliche „Casa de Contratacion de las Indias", der 1508 der Auftrag zuteil wurde, eine offizielle allgemein gültige Musterkarte zu schaffen, die dann obligatorisch für alle Indienfahrer werden sollte. Eine kartographische Unterbehörde sorgte für die Evidenthaltung der Karten — der sogen. Katalanen —, die, wie es scheint, nur an einheimische Piloten abgegeben wurden und nach der Rückkehr wieder abgeliefert werden mußten. In Kriegszeiten wurde sogar Strafe ausgesetzt für etwaigen Verrat derselben an Fremde. — In ähnlicher Weise hatte Portugal ungefähr gleichzeitig eine Kommission für Nautik begründet.

Alle diese Karten des Entdeckungszeitalters weichen, abgesehen vom Gradnetz, zunächst hinsichtlich ihres Aussehens nicht wesentlich von den älteren Mittelmeerkarten ab. Anders im Indischen Ozean, wo schon seit dem Altertum ein lebhafter Verkehr von Indien nach Afrika, wie auch zu Zeiten sogar von Indien bis China stattfand. Von den dabei gebrauchten Seekarten der Araber und Inder sind uns, wie es scheint, keine erhalten. Jedoch ist ein indischer Seespiegel — d. h. ein Segelhandbuch — vom Jahre 1554 bekannt geworden, der in Verbindung mit vereinzelten Beschreibungen dieser Karten Rückschlüsse auf deren Aussehen und ihre Zuverlässigkeit gestattet. Die arabischen und indischen Piloten jener Zeit hatten nämlich durchaus originelle Methoden der Ortsbestimmung, die von den Europäern später zum Teil nachgeahmt wurden. Sowohl Vasco da Gama als auch seine Nachfolger berichten mehrfach darüber. Im südlichen Indischen Ozean wurden astronomische Breitenbestimmungen mit Hilfe der Gestirne des großen und kleinen Bären, im nördlichen nur mit Hilfe des Polarsterns ausgeführt. Der letztere wurde dabei über den ausgestreckten Arm hinweg anvisiert und seine Höhe über dem Horizont in Daumenbreiten — isbas — geschätzt. Diese Methode, so roh sie auch scheinen mag, ergab offenbar infolge vielfacher Übung sehr gute Resultate,*) denn die isba-Angaben des oben erwähnten Seespiegels erlaubten die Rekonstruktion einer Karte, die auffallend richtig ist. Kompasse waren im südlichen Indik nach Nicolo di Conti 1444 noch nicht im Gebrauch. Die Himmelsrichtung oder der Kurs wurde vielmehr ebenso bestimmt, wie dies die Polynesier heute noch tun und ebenso wie schon Odysseus es tat, mit Hilfe der sichtbaren Gestirne, die als Leitsterne mit dem Kurs zur Deckung gebracht wurden.

Die Europäer bewunderten die arabischen Karten wegen ihrer Genauigkeit und sauberen Ausführung. Übereinstimmend wird von verschiedenen Autoren berichtet, daß sie mit vertikalen und horizontalen Linien eng graduiert seien. Offenbar haben die

*) In letzter Linie ist es also das Prinzip des Jakobstabes. Noch aus dem Jahre 1713 liegt eine Notiz vor, wonach die Inder die Breiten bestimmten mit Hilfe eines Stockes, der auf einer durch Knoten geteilten Schnur verschiebbar war. Das eine Schnurende wurde in den Mund genommen und mit dem Stock nunmehr die Polhöhe — wahrscheinlich in isbas — genommen.



Portugiesen diese Arbeiten in ihren eigenen Karten*) mit verarbeitet, wie mancherlei Fehler darin beweisen, die sich nur durch Mißverständnisse erklären lassen. Daß die arabischen Seeleute tüchtig waren, beweist übrigens auch der Bericht Vasco da Gamas, wonach sie ihm sogar im Atlantischen Ozean gute Dienste geleistet haben. Sie wagten es, gestützt auf die ihnen vorgelegten portugiesischen Seekarten, die Schiffe von Südafrika aus im größten Kreise nordwärts zu steuern, anders als die an der Küste entlang kreuzenden Europäer.

Das Aussehen der europäischen Seekarten blieb sich Jahrhunderte hindurch gleich. Jedoch schließlich zwangen die Bedürfnisse der Nautik zu Verbesserungen. Der allmählichen Einführung der Breitenskala in den Kartenrändern wurde schon gedacht, aber noch immer wurden die Parallelkreise nicht durchgezogen. Angaben über die geographischen Längen fehlten lange Zeit überhaupt. Als Projektion wurde die Plattkarte verwendet, d. h. jedes Gradfeld war ein Quadrat mit der Seitenlänge eines Äquatorgrades. Diese quadratische wurde später zur rechteckigen Plattkarte, indem man die Gradfelder als Rechtecke darstellte mit der Höhe von Äquatorgraden und als Basis die Länge des jeweilig mittelsten Parallelkreises für das betreffende Blatt einsetzte. Im übrigen dominierten aber auch im 17. Jahrhundert noch die Linien der Kompaßrosen (die sogen. Rhumbos).

Verhängnisvoll wurden lange Zeit hindurch die durch die magnetische Mißweisung verursachten Fehler. Eine von Italienern herrührende Mittelmeerkarte konnte nicht zusammen mit einem niederländischen Kompaß benutzt werden und umgekehrt. Viele Karten der neuentdeckten Länder wurden magnetisch orientiert, so daß die Breitenskala am Rande schief stand. Die Spanier versahen aus demselben Grunde ihre Amerika-Karten zuweilen mit zwei Breitenskalen, zuweilen auch mit zwei Äquatorlinien und vier Wendekreisen. Offenbar ist in solchen Fällen die eine Breitenskala auf Grund astronomisch bestimmter Breiten eingetragen, während die andere Skala die Breiten angibt, die aus dem am Kompaß abgelesenen Kurs und den zugehörigen Distanzen vom Ausgangshafen aus abgeleitet sind. Schon Fernando Columbus hatte sich über diese Karten abfällig geäußert. Er hatte bereits erkannt, daß der Unterschied in den Breitenangaben auf der Kompaßmißweisung beruhte. Aber erst Champlain besprach 1612 diese Differenzen an der Hand von Kartenbeispielen und wies die Irrtümer einwandfrei nach.

Die Seeleute trugen ihren Kurs in den Plattkarten als gerade Linie auf. Da die Loxodromen sich in den Plattkarten jedoch als gekrümmte Linien darstellen, so mußte auch das besonders auf großer Fahrt viele Fehler verursachen. Erst 1566, wo Nonius die Eigenschaften der Loxodromen darlegte, war die theoretische Basis gegeben für einen Ersatz der Plattkarten durch eine andere Projektion, in der diese Linien sich als gerade abbilden. Fast gleichzeitig — 1569 — gelang dies Gerhard Mercator praktisch durch die Erfindung der nach ihm benannten winkeltreuen Zylinderprojektion, die er bei seiner großen Weltkarte anwendete. So groß aber auch die Anerkennung dieser Leistung war, so gering scheint zunächst ihr Einfluß auf die See-

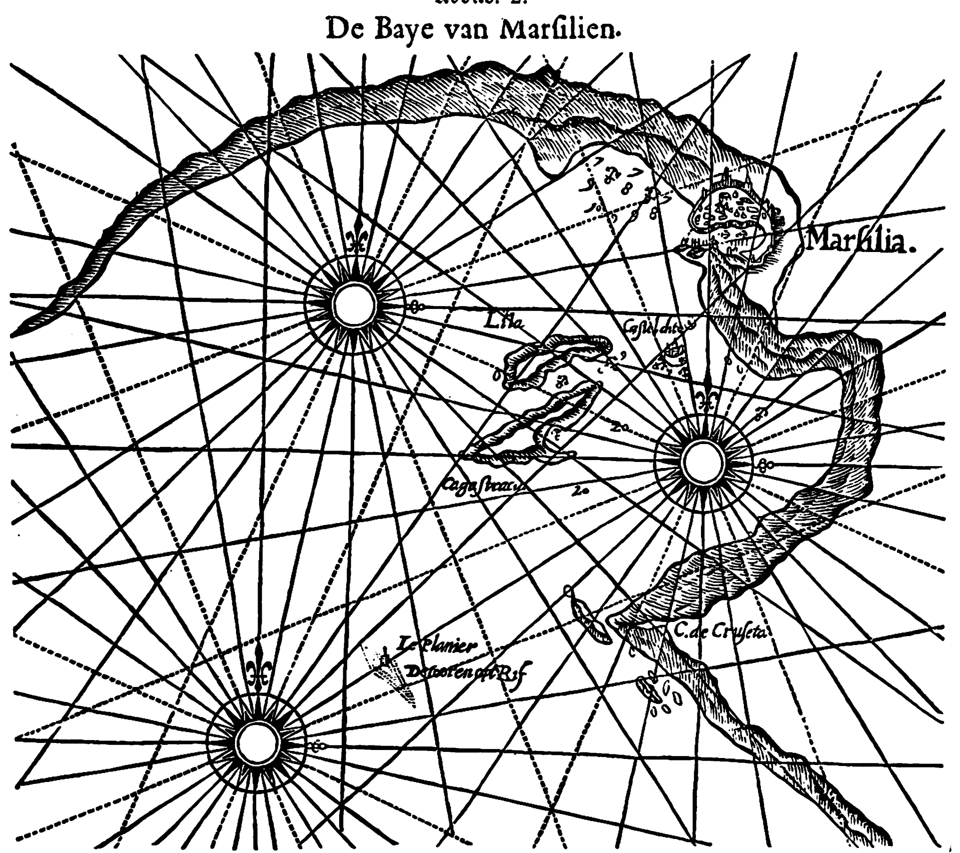
*) Nach dem Bericht des englischen Gesandten Thomas Roe wurden noch 1613 die im Indik angetroffenen arabischen Seekarten besser als die mitgebrachten befunden.



leute gewesen zu sein, denn die rechteckige Plattkarte findet sich noch bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts.*)

Einen neuen Typus vertreten die ältesten **nordeuropäischen Seekarten** (also die der Niederländer, Franzosen usw.). Sie sind in der Hauptsache entstanden zu denken aus den damaligen Segelbüchern (Seebücher), die wie die Portulanen in erster Linie Küstenbeschreibungen darstellten. Zunächst ist hier anscheinend die Küstenansicht (der „Vertonung“ der heutigen Seekarte entsprechend), als Orientierungs-

Abbild. 2.



Bai von Marseille in „Doncker, Nieuw Groot Stuurmanns Straets-Boek. Middellandtsche Zee 1664.“

mittel benutzt worden, das für die anfängliche Küstenschiffahrt am nötigsten war. Erst verhältnismäßig spät gelangte man dann dazu, den Aufriß — die Küstenansicht — in den Grundriß der Karte zu verwandeln (siehe Abbild. 2. Man beachte die längs

*) Noch 1828 hält J. W. Norie in seinem weitverbreiteten Lehrbuch der Navigation die Erläuterung der Plattkarten für notwendig. Dieses späte Durchdringen der besseren Projektion erklärt sich wohl am einfachsten aus den noch so einfachen Methoden und Instrumenten der astronomischen Ortsbestimmung. Bei kleinen Fahrten verschwanden infolgedessen die Mängel der Projektion in den Beobachtungsfehlern. Dazu kam die Macht der Gewohnheit, der konservative Sinn der Seeleute, der es ablehnte, neue Methoden auszuprobieren.

der Küste gezeichneten Vertonungen). Dabei wurden auch gleich Plattkartennetze angewendet.

Obwohl nun die Schiffahrt in diesen Gebieten — mit Ausnahme derjenigen nach Island und Grönland — lange Zeit nur längs der Küsten ausgeübt wurde und obgleich diese Küstenschiffahrt doch offenbar wesentlich unter Benutzung von Entfernungsangaben ausgeübt wurde, so lassen sich die ältesten Seekarten hier doch nicht auf Entfernungsangaben zurückführen. Die ersten Karten sind zunächst nur aneinandergereihte Küstenansichten, die vielleicht mit Breitenbestimmungen noch etwas besser orientiert sind. Also ein grundlegender Unterschied von den Karten der romanischen Völker und auch von den Karten der Araber und Inder im Indischen Ozean.

Durch den Niedergang Spaniens ging die Seegeltung vor allem auf die Niederlande über, die demzufolge bis 1800 auch die Hauptlieferanten der Seekarten wurden. Der hier übliche Typus derselben wurde während fast dreier Jahrhunderte der herrschende. Seine letzten Ausläufer lassen sich in den modernen Seekarten mit ihren Vertonungen noch wiedererkennen. Der holländische Typus wird durch die Erfindung Gerhard Mercators eingeleitet. Viel einflußreicher wurden aber für die damalige Nautik die Seekarten von L. J. Waghenaer, dessen in Kupfer gestochener „Spieghel der Zeevaerdt“ 1584 den Stil dieser neuen Epoche einleitete (siehe Abbild. 3). Ihm folgten die W. J. Blaeuw, Janszon, Voogt (van Keulen), P. Goos, J. A. Colom und viele andere.*)

Alle diese Karten wurden in fremde Sprachen übersetzt. Wo dies nicht geschah, da sorgten die Nachstiche fremder Autoren! für deren Verbreitung. Überhaupt ist für das 16. und 17. Jahrhundert das Sammeln und Nachstechen zufällig einlaufender Schiffahrtsnachrichten kennzeichnend. Nur selten werden diese Verbesserungen in den bestehenden Karten korrigiert oder nachgetragen. Man zog es vor, den schwierigen Plattenkorrekturen zu entgehen und Neuerungen auf neue Karten einzuzeichnen, die dann natürlich nicht mit den unverändert beibehaltenen alten Karten im gleichen Atlas übereinstimmen. So hat sich z. B. eine große Anzahl Blätter des van Keulenschen Seespiegels während eines Jahrhunderts fortgesetzter Neuauflagen überhaupt nicht verändert. Für die Mehrzahl der Seekarten läßt sich gewöhnlich eine und dieselbe Seekarte als gemeinsame Quelle nachweisen, die vor langer Zeit einmal eine neue Originalarbeit darstellte.**) Die Aufnahmen selbst waren durchgängig Leistungen privater Unternehmer, die mehr oder minder planmäßig dabei gearbeitet hatten. So ließen z. B. die englischen „Merchant adventurers“ gelegentlich der Verlegung des Tuchstapels von Antwerpen nach Emden 1564 die Küsten und Seezeichen durch William Towerson aufnehmen.

Eine rühmliche Ausnahme unter den ungezählten Nachdrucken bildet der Neptune français, von Mortier in Amsterdam 1693 bis 1700 herausgegeben, der für Westeuropa zum ersten Male die neueren Längenbestimmungen benutzte. Als für seine

---

*) In diese privaten Arbeiten griffen übrigens die Generalstaaten von Holland 1633 auch einmal durch Anstellung eines staatlichen Kartographen ein. In diesem Jahre erhielt Willem Blaeuw den Auftrag, die Schiffsjournale einzusehen und danach die Seekarten zu verbessern.

**) So ist z. B. The English Pilot, part 3, Mediterranean 1755 unverkennbar eine Kopie von Donckers obengenanntem Atlas oder geht mit ihm auf eine Quelle zurück.

Das 18. Jahrhundert bringt die ersten systematischen Küstenaufnahmen Europas. Vor allem aber wurden die Instrumente und Methoden der astronomischen Ortsbestimmung auf See gefördert, und diese übten — wenn auch erst sehr viel später — doch schließlich indirekt großen Einfluß auf die Karten aus.

1731 wurde der Spiegeloktant (später Sextant) von Hadley konstruiert, der bessere Breitenbestimmungen als bisher ermöglichte. Er verdrängte jedoch den üblichen Jakobsstab und das Astrolabium erst im Anfang des 19. Jahrhunderts, wahrscheinlich haben sich diese beiden Instrumente bis in die Zeit der ersten Dampfer im Gebrauch erhalten.

Noch schlimmer stand es mit den astronomischen Längenbestimmungen, die auf See fast unmöglich waren. Eine Folge davon war, daß fast alle Karten des Atlantischen Ozeans dessen ostwestliche Erstreckung bis tief ins 18. Jahrhundert hinein als viel zu gering angaben.

Noch 1714 setzte das englische Parlament einen hohen Preis aus für die Erfindung einer Methode der Längenbestimmung auf See mit einer Genauigkeit von $^1/_2$°! Ein Teil dieses Preises konnte erst 1770 an Euler und die Erben von Tobias Mayer ausgezahlt werden für ihre auf $^1/_2$′ genauen Tafeln der Mondörter. Mit deren Hilfe sowie mit der des Sextanten und des erst in der Mitte des 18. Jahrhunderts konstruierten Schiffschronometers waren nunmehr auch Längenbestimmungen durch Zeitübertragung möglich. Diese neue Methode drang ebenfalls sehr spät durch. In dem damals verbreitetsten Lehrbuch der Navigation von John Hamilton Moore wird das Chronometer in der 12. Auflage im Jahre 1796 überhaupt noch nicht erwähnt. Immerhin kommt diese Methode seit der Cookschen Weltumsegelung mehr zur Anwendung. In der französischen Marine war sie um 1780 bereits im Gebrauch.

Durch die Möglichkeit, Längenbestimmungen auf See auszuführen, wurden die Meridiane für die Seekarten wichtig, sie wurden jetzt durchgezogen und nicht mehr weggelassen oder bloß am Kartenrande markiert. Zugleich wurde dabei die Einführung eines Nullmeridians notwendig. Für den seit 1767 erscheinenden „Nautical Almanac“ *) wurde von Anfang an der von Greenwich gewählt, der dann auch in der Folge so ziemlich zur Alleinherrschaft gelangt ist.

Schon seit dem Anfang des 18. Jahrhunderts besitzen viele Seekarten durchgezogene Gradnetze, also nicht bloß eine Gradeinteilung am Rande. Die am Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts einlaufenden geographischen Längenbestimmungen erlaubten es, auch die Küstenlinien innerhalb der Gradnetze richtiger festzulegen. Damit wurde wiederum ein Teil Mißweisungsfehler in den bloß mit Kompaß und Breitenbestimmungen aufgenommenen Küsten eliminiert. Die vielen Kompaßrosen waren seitdem auf den Karten überflüssig. Die Seekarten gewannen dadurch an Übersichtlichkeit. Da die astronomische Nordrichtung im Gradnetz gegeben, war es jetzt nur noch nötig, die Mißweisung auf einigen Punkten der Karten zu markieren.**)

*) Er enthielt als erster Kalender voraus berechnete Mondorte.

**) Auf den heutigen deutschen Seekarten werden rechtweisende Windrosen angebracht, an deren Rande die Mißweisung durch Pfeile vermerkt wird.

Durch das 1720 in Paris gegründete staatliche „Depôt des cartes et plans, journaux et mémoires concernant la navigation"*) wurden für Frankreich und seine Kolonien viele neue Karten aufgenommen und gezeichnet, die seit 1737 unter J. N. Bellins Redaktion erschienen. Bemerkenswert ist darunter eine Karte der — „Variationen" der Bussole. Die noch immer nur ausnahmsweise erfolgende Verwendung der Mercatorprojektion wird durch den jeweiligen ausdrücklichen Vermerk „carte réduite" (im Deutschen: Karte der wachsenden Breiten) bewiesen. — Auch in dem Seeatlas von Halley, der gänzlich von Plattkarten absieht, ist die Mercatorkarte nur ausnahmsweise mit verwendet, während sonst Ableitungen von Kegelprojektionen sowie Sansons Entwurf darin dominieren.

In Dänemark erfolgte die Gründung des Seekartenarchivs im Jahre 1784 unter von Löwenörn, der sich auf französischen Kriegschiffen ausgebildet hatte und dort vor allem die neuen Methoden der Längenbestimmungen auf See kennengelernt hatte.

Die Schweden besaßen fast um dieselbe Zeit bereits einen amtlichen Seeatlas über die heimischen Gewässer, der 1788 bis 1797 auf „trigonometrischer und geodätischer" Grundlage angefertigt wurde (Nordenankar und Klint, Sveriges Sjö Atlas). Ungefähr die gleichen Zeiten gelten für den ersten norwegischen Seeatlas. Norges Geografiske Opmaaling wurde 1773 gegründet, ihm untersteht seitdem die Ausführung der See- und Landkarten Norwegens. In Rußland erschienen 1799 bis 1800 die ersten einheimischen Seeatlanten von Kutusow.

Die spanischen und portugiesischen kartographischen Ämter des Entdeckungszeitalters waren offenbar im Laufe der Jahrhunderte entschlafen. Erst 1787 bis 1789 ließ das spanische Marineministerium den Atlas maritimo über Spaniens Küsten erscheinen, der auf guten Neuaufnahmen beruhte, die 1783 bis 1788 ausgeführt wurden.**) Hingegen waren die Karten über die amerikanischen Besitzungen nach eigenem Zugeständnis herzlich schlecht. Deshalb wurde 1797 ein selbständiges Seekartenarchiv für die Herausgabe guter Karten gegründet.

In Portugal wurde 1798 zu gleichem Zwecke die Sociedade Real Maritima, Militar e Geografico para o Desenho Gravura e Impressao das Cartas Hydrograficas e Militares gegründet.

Ebenso wie England durch Verbesserung der Methoden der Ortsbestimmungen bahnbrechend vorgegangen war, so ging es gleichzeitig mit wachsendem Einfluß ebenso rasch auch mit Aufnahmen in allen Weltteilen vor. Die 1763 beginnenden halbamtlichen englischen Küstenvermessungen der Bermudas, Neufundlands bis zum Lorenz-Strom sowie Nordwest-Amerikas durch eine Reihe Offiziere — darunter Cook, Hurd, Vancouver —, ferner die Aufnahmen der beiden Mackenzies von Großbritannien und Irland (seit 1750), ferner die großen Reisen von Cook und Flinders lieferten ein großes Material, das in London verarbeitet werden mußte.

In der Folge wurde denn auch 1795 das „Hydrographic Office" begründet. Der erste Leiter desselben — A. Dalrymple — wurde von der East India Company

*) Jetzt Service hydrographique de la Marine.

**) Als Kuriosum sei erwähnt, daß auf dessen Karten nicht weniger als vier verschiedene Nullmeridiane eingetragen sind.

mit einem Teil von deren Karten übernommen. Infolge der napoleonischen Kriege wurde offenbar die Aufnahmetätigkeit längere Zeit unterbrochen, und es ging mit dem Publizieren von Seekarten nur langsam vorwärts. Um einen wesentlichen Stock an Karten zu erhalten, kauften daher Dalrymples Nachfolger Hurd und E. Parry bei verschiedenen Gelegenheiten fertige Platten für das Amt an. Erst seit 1830 etwa setzt wieder eine überaus lebhafte und dann auch regelmäßig bis jetzt fortgeführte Vermessungstätigkeit ein, die stetig für neue und korrigierte Karten das Material liefert. Der letzte Admiralty Charts Catalogue zählt etwa 3600 Blatt auf. Von diesen wurden im Jahre 1900 bereits nicht weniger als 580 000 Drucke an die Marine, Behörden und an das Publikum abgegeben. Diese Zahl dürfte sich seitdem etwa verdoppelt haben.

Im 19. Jahrhundert folgten die übrigen Staaten dem gegebenen Beispiel. So beschloß der Kongreß der Vereinigten Staaten 1807 ein hydrographisches Vermessungsinstitut zu gründen, dessen Tätigkeit aber erst mehrere Jahre später begann. Das Seekartenwesen untersteht dort gegenwärtig zwei Behörden: 1. die Kartierung und Herausgabe der Karten über die amerikanischen Staatsküsten erfolgt durch die „Coast and Geodetic Survey";*) 2. die Herausgabe von Karten über fremde Küsten liegt in den Händen des 1830 begründeten, jedoch erst seit 1866 selbständig Karten publizierenden „Hydrographic Office".**)

Seit 1830 begann auch das französische Bureau wieder eine überaus lebhafte Tätigkeit zu entfalten. Der letzte Katalog desselben zählt etwa 2900 Nummern auf.

In Deutschland hat zuerst wohl das hamburgische Commerzkollegium am Ende des 18. Jahrhunderts Vermessungen und amtliche Seekarten ausführen lassen. Dann veranlaßte das preußische Handelsministerium 1840 bis 1841***) Aufnahmen der damaligen preußischen Küsten, die in „Preußens Seeatlas" publiziert wurden. Aber erst 1861 wurde eine besondere Behörde geschaffen, aus der das heutige Nautische Departement des Reichs-Marine-Amts in Berlin hervorgegangen ist. Dem Reichs-Marine-Amt angegliedert ist die Deutsche Seewarte in Hamburg, der, abgesehen von anderen Aufgaben, die Bearbeitung von Wetter-, Wind-, Strömungs- und magnetischen Karten für Schiffahrtszwecke obliegt. Der gegenwärtige Bestand an Seekarten beträgt an 450 Blatt. So bedauerlich es auch ist, daß wir zur Zeit erst über einige Wege des Weltverkehrs deutsche Seekarten besitzen, so hat das vom materiellen Standpunkte wiederum sein Gutes. Alle Küsten der Erde liegen heute so weit topographiert vor, daß man sich über die zur Darstellung nötige Anzahl Blätter sowie deren Maßstäbe ein Bild machen kann. Der fertige deutsche Seeatlas wird danach zu urteilen einmal sehr viel weniger Nummern†) zählen, als z. B. der englische und französische, die beide

*) Etwa 700 Blatt.

**) Etwa 2000 Blatt.

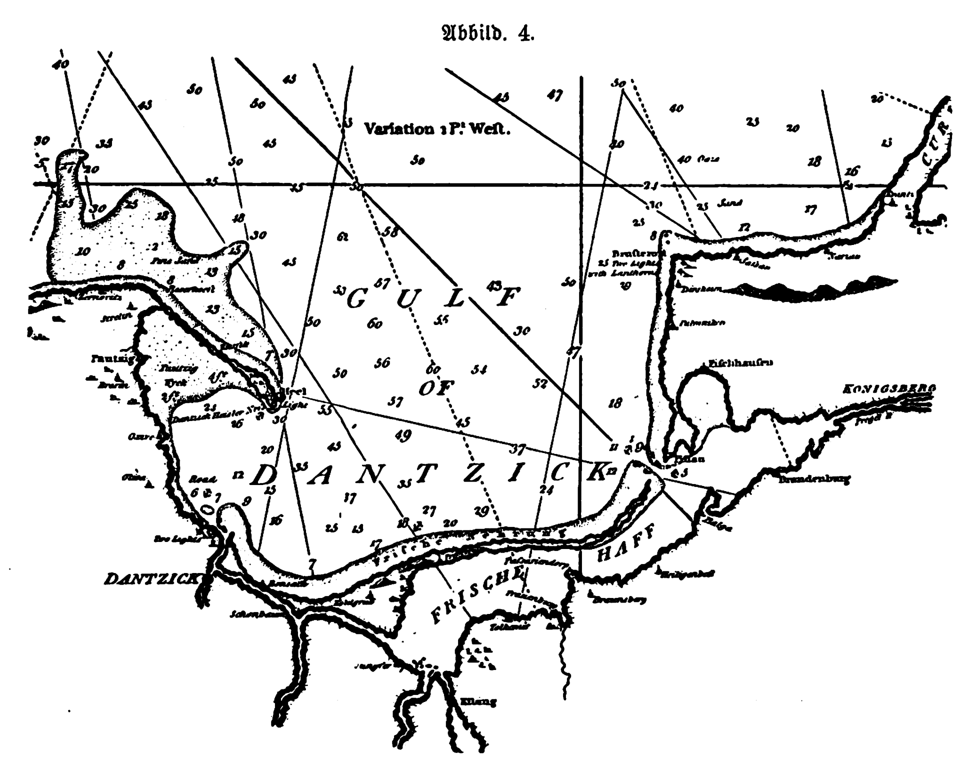
***) Die auf Befehl des Königs vom Kapitän Simon 1736 ausgeführte Vermessung von Usedom und Wollin sowie von dem Fahrwasser durch das Haff ist wohl nie veröffentlicht worden. Ferner soll Friedrich der Große bereits einen Seeatlas haben herstellen lassen, doch konnte ich diesen nirgends einsehen. (Illuminierter Seeatlas, bearbeitet von dem Feldmarschall Grafen Samuel v. Schmettau, herausgegeben von der Kgl. Akademie der Wissenschaften, Berlin 1749. Eine Haupt- und zwölf Spezialkarten mit Text. Preis 3 Thlr.)

†) Die heutigen Verkehrsverhältnisse vorausgesetzt etwa 2400 Blätter.

nach Maßgabe des im Laufe eines Jahrhunderts einlaufenden Materials notwendigerweise etwas unsystematisch angelegt sind. Er wird infolgedessen geringere Herstellungsosten erfordern. Die geringere Blattzahl wird außerdem der Handlichkeit in der Verwaltung sowie an Bord zugute kommen, vorausgesetzt natürlich, daß die Blätter auch fernerhin geschickt angelegt werden.

Gegenwärtig besitzt jeder Großstaat und gar mancher Kleinstaat amtliche Seekarten. Jeder Weltpolitik treibende Staat hat naturgemäß ein Interesse daran, sich für seine Zwecke eigene Seekarten herzustellen, die möglichst für alle in Betracht kommenden Schiffahrtswege einheitlich ausgeführt sind. Zu diesen Staaten, die hierbei

Abbild. 4.



Danziger Bucht auf der Segelkarte der Ostsee in Heather, Pilote 1803, gezeichnet von W. Norie. (Verkleinert, Gradnetz ausgezogen, nur 1 bis 2 Kompaßrosen.)

teils zielbewußt mit dem Ausbau ihrer Seekartenwerke vorgehen, teils seit langer Zeit große, vollständige Serien besitzen, gehören außer den genannten die Niederlande, Spanien, Italien, Rußland und Japan. Mit Ausnahme des spanischen Bureaus erfolgte die Gründung der hydrographischen Ämter dieser Staaten ebenso wie in Preußen-Deutschland erst in den siebziger Jahren. Allerdings dominieren noch immer die englischen Karten, obgleich deren Geltungsbereich durch die Errichtung der verschiedenen staatlichen Behörden dieser Art stark gelitten hat. Durch die selbständigen Aufnahmen der einzelnen Staaten ist aber auch das englische Amt bei fremden Küsten in dieselbe Lage geraten wie jede fremde Behörde, die gleiche Aufgaben hat — d. h. es kann jetzt

nur nach eingeholter Erlaubnis fremde Küsten vermessen oder es muß die betreffenden fremden Aufnahmen kopieren.

Durch die Errichtung staatlicher hydrographischer Ämter und durch deren Neuvermessungen sind auch die vielen Privatinstitute vernichtet worden, die bis dahin den Seeleuten ihre Karten geliefert hatten. Nur in London besteht noch die Firma Imray, Laurie, Norie & Wilson, nächst seinerzeit G. H. van Keulen & Co. in Amsterdam überhaupt die älteste Anstalt, die sich mit der Herausgabe von Seekarten und Segelhandbüchern beschäftigte und dies noch tut.

Sie ist aus drei Instituten hervorgegangen. Die Firma J. Imray & Son wurde 1763 durch J. H. Moore — den seinerzeit berühmten Autor von „The Practical Navigation" — begründet und 1899 mit der von Norie & Wilson vereinigt. Letztere weist als Gründer im Jahre 1765 W. Heather, den Herausgeber des bekannten Atlas „Pilote", auf (siehe Abbild. 4). 1903 wurde die Union mit R. H. Laurie vollzogen, einer ähnlichen Firma, die bereits um 1700 entstanden war und unter anderem die meisten Aufnahmen von Cook publiziert hat, ferner auch Arbeiten berühmter Maler wie Reynolds, Hoghart, insbesondere aber in den letzten Jahrzehnten die bekannten Direktories (Segelhandbücher) von Findlay herausgegeben hat, die ja heute noch erstklassig sind. Der letzte Verlagskatalog der vereinigten Firmen zählt etwa 360 Seekarten auf, die gewöhnlich in sehr großen Maßstäben und Riesenformaten entworfen und auf blauem Papier aufgeklebt sind. Daher auch ihr Name: Bluebacks. Zu jeder Karte gehört ein kurzgefaßtes Segelhandbuch. Besonders die Segelkarten sind auf vielen Schiffen auf großer Fahrt anzutreffen und ihrer guten Lesbarkeit wegen auch auf deutschen Dampfern beliebt. Obgleich diese Karten oft nicht einmal nach Norden orientiert sind, sondern z. B. Westen oben haben, so scheint dies doch nicht als störend empfunden zu werden. Dieselbe Firma hat u. a. auch vorbildliche Fischereikarten verlegt, z. B. eine große Karte der Nordsee mit Angabe der Bodenverhältnisse, die sogar Notizen enthält, welche anderswo nicht zu finden sind.

Fast allen Seekarten der Gegenwart ist die Mercatorprojektion zugrunde gelegt. Eine Ausnahme bilden die prächtigen amerikanischen Küstenkarten der Coast and Geodetic Survey, die in polykonischer Projektion*), sowie einige Karten der Polargebiete, die in mittabstandstreuer**) Projektion entworfen sind. — Das Zeitalter der Schnelldampfer hat erst wieder eine andere Projektion zur Anwendung gebracht: die zentrale oder gnomonische azimutale, in der sich die Orthodromen als gerade Linien abbilden. Die geradlinige Verbindungslinie zweier Punkte auf einer solchen Karte zeigt also den kürzesten Weg an. Der Kurswinkel kann hieraus von Gradfeld zu Gradfeld graphisch entnommen werden. Solcher Karten existieren zur Zeit dreizehn; das Hydrographic Office in Washington hat seiner Zeit die ersten sechs Ozeankarten dieser Art herausgegeben, Frankreich fünf, Japan sowie Imray, Laurie, Norie & Wilson je eine. Es handelt sich dabei ausschließlich um Ozean-Übersichten. Man kann jedoch

*) Die Parallelkreise sind dabei als auf dem mittelsten Meridian gleich abständige Kreisbögen entworfen, deren jeder als Radius die zugehörige Tangente von der verlängerten Erdachse aus aufweist. Die Meridiane sind auf den einzelnen Parallelkreisen gleichabständige gekrümmte Linien.

**) d. h. alle orthodromischen Abstände sind vom Mittelpunkt aus im richtigen Verhältnis aufgetragen.

die Frage aufwerfen, ob es sich nicht lohnen würde, die zentrale Projektion auch für Karten größerer Maßstäbe für die Nebenmeere anzuwenden.

Abgesehen von Gradnetz und Kompaßrosen hat sich der Karteninhalt seit dem 16. Jahrhundert im Prinzip nicht wesentlich geändert. Tiefenangaben mit Grundbeschaffenheit, Seezeichen sowie zugehörige Peilungen, Zeichen für Felsen und Watt usw. finden sich bereits in den ersten Ausgaben von Waghenaer 1584. Selbst das System der Darstellung ist im großen und ganzen dasselbe geblieben. Auch die Reproduktionsverfahren sind unverändert beibehalten worden. Der Holzschnitt ist seit dem Ende des 16. Jahrhunderts vollständig vom Kupferstich verdrängt worden, der auch heute noch fast unbestritten dominiert. Er wird seiner geradezu unbegrenzten Dauer und Korrigierfähigkeit wegen wohl auch immer wieder verwendet werden. Dazu kommt, daß Kupferplatten sich besonders gut für den Druck so kleiner, dafür aber häufiger Auflagen eignen, wie sie bei Seekarten nötig sind. Die an sich viel billigere Lithographie erlaubt nicht so viele Korrekturen, und die Platten werden auch viel schneller abgenutzt. So sind z. B. die neueren Auflagen der lithographierten Karten des Coast and Geodetic Survey of the United States bereits recht matt ausgefallen, ebenso die des U. S. A. Hydrographic Office. Für vorläufige Karten und Skizzen kommt nur zuweilen noch die Photolithographie in Betracht, da sie billiges und schnelles Arbeiten gestattet.

Im einzelnen sind jedoch die Karten durch genauere und speziellere Aufnahmen, durch die inzwischen fortgeschritteneren Methoden der Befeuerung, Betonnung, ferner durch die nunmehr notwendig gewordene genauere Erforschung der Gezeiten um vielgestaltigere Ausdrucksmittel nach bestimmten Systemen bereichert worden. Das gilt besonders für die Darstellung der Befeuerung und der Seezeichen. Eine Errungenschaft des 19. Jahrhunderts sind wohl die präzisen Angaben der Tiefen auf Mittel- oder Niedrigwasser bezogen. Die uralten Maße dafür — entweder Faden oder Fuß — sind trotz des metrischen Systems noch in der Mehrzahl der Seekartenwerke gebräuchlich. Nur Frankreich, Deutschland, Österreich, Italien, Belgien und Chile haben das Metermaß auf Seekarten strikt durchgeführt. England, die Vereinigten Staaten, Rußland benutzen ausschließlich Faden- und Fußangaben. Die übrigen Staaten haben erst auf ihren neueren Karten das metrische System durchgeführt, bei ihnen sind immer noch ältere Karten mit Fadenmaß nebenbei mit im Gebrauch. Einer allgemeineren Einführung unserer Karten ist das Metermaß vorläufig leider noch hinderlich, solange das deutsche Seekartenwerk nicht vollendet ist, da immer fremde Karten und Maße daneben benutzt werden müssen. Sobald diese Klippe erst einmal überwunden ist, dürfte auch der Verbrauch deutscher Seekarten in die Höhe schnellen.

Durch die seit den sechziger Jahren erfolgenden und sich stetig mehrenden Unterseekabellegungen sind auch die Bodenformen der Tiefsee längs einzelner Linien etwas näher erforscht worden. So wenig wir auch im großen und ganzen davon wissen, so ist doch gegenüber den dürftigen Angaben der ersten kleinen Tiefenkarte des Nordatlantischen Ozeans von Maury 1855 ein gewaltiger Fortschritt zu verzeichnen. Die Zahl der Tiefseelotungen*) ist heute, ganz roh geschätzt, auf 20 000 bis 30 000 zu

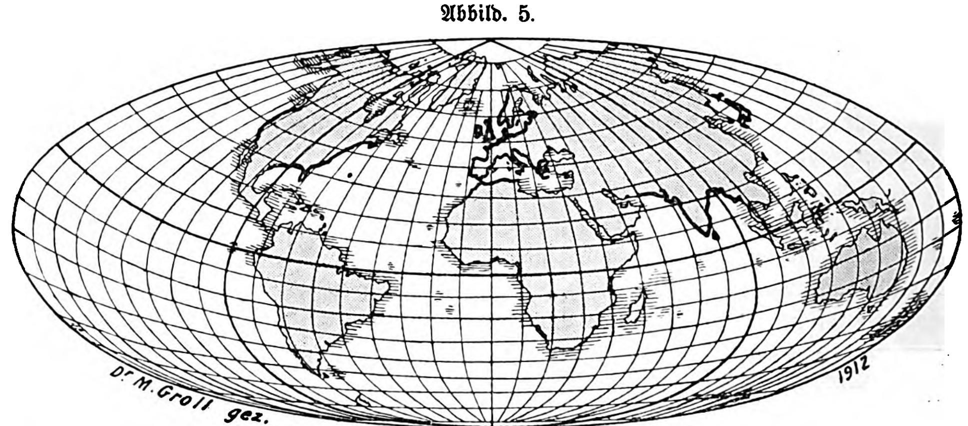
*) Mehr als 1000 m Tiefe.

veranschlagen. Sie können bereits nicht mehr vollzählig auf den Segelkarten eingetragen werden. Der Wunsch nach einer einheitlichen Darstellung dieses reichhaltigen Materials führte zur Schaffung der großen von Thoulet herausgegebenen Carte bathymétrique des Océans des Fürsten Albert von Monaco. Aber auch diese gibt die Lotungen nicht vollständig wieder.

Einen ganz eigenartigen Typus von Seekarten stellen die in den letzten Jahren geschaffenen Fischereikarten dar, die dem Fischer die Stellen anzeigen, wo er guten Fischgrund findet und wo sein Netz Gefahr läuft, beschädigt zu werden. Es ist sogar nicht unmöglich, daß die vielen physikalischen und biologischen Meeresuntersuchungen einmal Ergebnisse zeitigen, die ihres praktischen Wertes wegen für die Fischerei auf solchen Karten eingetragen werden müssen.

Ähnlich wie in Hamburg von der Deutschen Seewarte werden in London teils vom Hydrographic Office, teils vom Meteorological Office sowie in Frankreich

Abbild. 5.



und den Niederlanden von den Marineämtern die Wind- und Strömungsatlanten sowie Gezeitenströmungskarten bearbeitet. Etwas anders, mit vielen verkehrstechnischen Angaben sind die amerikanischen und die deutschen Monatskarten angelegt. Ein geradezu ungeheures Material ist in diesen oft genug so unscheinbar aussehenden Karten verarbeitet.

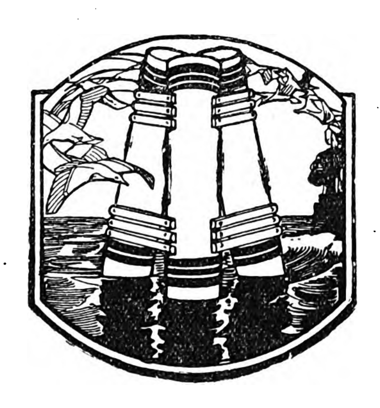
Wenn erst einmal die Ebbe- und Flutströmungen am Meeresboden etwas näher erforscht sein werden, so ist kein Zweifel, daß sie auf ganz neuartigen Karten darzustellen sind, die besonders für Unterseeboote von Wert sein dürften.

Da an den Küsten mit Gezeiten fortwährende Veränderungen vor sich gehen, anderseits aber auch die Anforderungen an die Zuverlässigkeit der Seekarten infolge des wachsenden Tiefganges der Fahrzeuge sich stetig steigern, so ist vorläufig ein Ende der Entwicklung noch gar nicht abzusehen. Dazu kommt, daß von allen Küsten der Erde naturgemäß nur die wichtigsten zur Zeit so vermessen sind, daß die davon in

großen Maßstäben entworfenen Seekarten auch allen Ansprüchen genügen können*) (siehe Abbild. 5). Von den übrigen Küsten existieren nur Karten in kleineren Maßstäben, sie sind teilweise sogar nur flüchtig rekognosziert.**) Wenn einmal sämtliche Küsten in europäischem Sinne vermessen sein werden, so dürften sich die jetzt existierenden 13 000 bis 16 000 Seekarten um ein vielfaches vermehrt haben. Doch das hat einstweilen noch gute Wege, denn solche Vermessungen kosten viel Zeit und viel Geld. Um nur ein Beispiel anzuführen, so schätzt Dominik allein die für die Vermessungen unserer pazifischen Kolonien nötige Zeit noch auf etwa 40 Jahre, vorausgesetzt, daß unter den jetzigen Bedingungen weitergearbeitet wird.

*) Die Karte ist hauptsächlich nach Carriere in Petermanns „Geographischen Mitteilungen" 1911 gezeichnet.

**) Selbstverständlich schließt das nicht aus, daß im mangelhaft bekannten Gebiet ein wichtiger Hafen ganz besonders gut vermessen ist.



Luftozonisierung an Bord S. M. Schiffe.

Von Dr. Podestà, Marine-Oberstabsarzt und derzeitigem Schiffsarzt S. M. S. „Nassau".

Die Anwendung des Ozons zur Reinigung der Luft in den Kühlanlagen von Schlachthaus-, Molkerei-, Fischerei- und ähnlichen Betrieben nach dem System Siemens-Halske hat sich im Laufe der letzten Jahre derart bewährt, daß man sich für berechtigt halten konnte, seine Verwendbarkeit zum Zwecke der Luftreinigung in den Kühlräumen auch an Bord zu prüfen. Die im Laufe des vergangenen Sommers an Bord S. M. S. „Nassau" angestellten Versuche mit Ozon haben nun in dieser Richtung so günstige Resultate gezeitigt, daß es empfehlungswert erscheint, einer allgemeinen Einführung der betreffenden Ozonapparate in der Marine das Wort zu reden.

Bekanntlich ist das gasförmige Ozon dreiatomiger Sauerstoff (O_3), der aus dem gewöhnlichen zweiatomigen Sauerstoff (O_2) durch dunkle Entladung hochgespannter Wechselströme gebildet wird. Seinen Namen (vom griechischen ὄζειν, riechen) erhielt es wegen seines eigentümlichen stechenden Geruchs. Das dritte Sauerstoffatom spaltet sich aus dem Ozon leicht ab und übt dabei eine außerordentlich starke oxydierende Wirkung auf jeden Körper aus, der mit ihm in Berührung kommt. Die ersten Versuche, diese oxydierende Eigenschaft des Ozons für Desinfektionszwecke dienstbar zu machen, wurden mit vollstem Erfolg für die Sterilisierung des Wassers ausgeführt. Es gelang, sämtliche im Wasser vorhandenen schädlichen Keime, sogar Cholera- und Pestbazillen, vollständig zu zerstören. Infolgedessen hat eine ganze Anzahl von Wasserwerken dieses Reinigungsverfahren eingeführt. Überraschende Erfolge haben weiterhin die Versuche der Reinigung der Luft mittels Ozon gezeitigt und diese sind es, die wegen ihrer großen Verwertbarkeit und leichten Anwendbarkeit an Bord unser besonderes Interesse wachrufen. Es hat sich gezeigt, daß man mittels Einwirkung des sich aus dem Ozon abspaltenden Sauerstoffs nicht nur fast alle Mikroorganismen, die sich in einem Raume befinden, abzutöten vermag, sondern auch alle Geruchsstoffe vernichten kann, die sich infolge mangelnder Lufterneuerung in geschlossenen Räumen bilden, zumal in solchen, die zur Aufbewahrung von Lebensmitteln aller Art dienen. Diese vorteilhafte Eigenschaft des Ozons hat man sich infolgedessen in weitgehendstem Maße bei der Konservierung von Lebensmitteln zunutze gemacht. Insbesondere wird das Ozon in steigendem Maße bei großen Kühlanlagen, wie sie in Schlachthöfen, Brauereien, Molkereien, Abdeckereien vorhanden sind, für die Aufbewahrung und Konservierung von Fleisch, Fischen, Brauerei-, Molkerei- und Milchprodukten zur Luftverbesserung angewandt. Schon nach einer halb- bis einstündigen Einwirkung des Ozons verschwand zum Beispiel der Fischgeruch in den Aufbewahrungsräumen vollständig. In ähnlich vorzüglicher Weise hat sich das Ozon als Luftreinigungsmittel für alle Räume, die der Art ihrer Benutzung nach mit schlechter Luft angefüllt sind oder sich nur schwer lüften lassen, bewährt. In dieser Hinsicht eignet es sich besonders für die Reinigung der Luft in Schulen, Kasernen, Theatern, Versammlungs- und Sitzungssälen usw. Diese seine Verwendungsmöglichkeit in der Praxis mittels allgemein brauchbarer Apparate ist der bekannten Firma Siemens & Halske in Berlin zu verdanken.

Zu probeweisen Versuchen mit der Anwendung der Luftozonisierungsapparate an Bord eines unserer Linienschiffe führten folgende Überlegungen: Mit der Steigerung des Deplacements und der damit einhergehenden Vermehrung und Zusammendrängung des Mannschaftspersonals sieht sich die hygienische Fürsorge für das Wohl und Wehe der Besatzungen vor immer größere und schwierigere Aufgaben gestellt. Denn während einerseits mit den Schwierigkeiten der geeigneten Unterbringung auch die der Verpflegung in entsprechender Weise gewachsen sind, begründen anderseits die vermehrten Anforderungen an die körperliche und moralische Leistungsfähigkeit der Mannschaften immer dringender die Notwendigkeit einer unausgesetzt tätigen Fürsorge, um den dadurch bedingten Gefahren für ihre Gesundheit und Wohlfahrt durch stete Verbesserung ihrer hygienischen Daseinsbedingungen an Bord erfolgreich zu begegnen und ihre Widerstandskraft auf diese Weise zu heben und zu fördern. Dieses Ziel wird uns um so dringlicher erscheinen, wenn wir erwägen, in wie unendlich vielfältigerer Weise die erwähnten gefährdenden Momente zu Kriegszeiten und beim Aufenthalt in tropischen Gegenden zur Geltung kommen werden.

Zu den wichtigsten Aufgaben der Hygiene gehört bei der Beschränktheit und Lage sowie der eigenartigen Lokalisation der Räumlichkeiten an Bord die Zufuhr und die Erhaltung frischer Luft in ihnen. Ein ganzes System künstlicher Ventilation ist für die Zufuhr und Erneuerung der Luft in den tiefer gelegenen Räumen notwendig geworden, ohne daß dadurch mehr als recht bescheidene Ansprüche befriedigt werden konnten.

Die Fürsorge für die Verpflegung so vieler Menschen führte zur Anlage großer Provianträume und Lasten, deren Luft zur Konservierung der Waren durch Kühlanlagen auf entsprechend niedriger Temperatur gehalten werden mußte. Wenn schon diese Verhältnisse für die Schiffe im Inland und für Friedenszeiten derartige Fürsorge in hygienischer Hinsicht erheischen, um wieviel mehr muß das der Fall sein für den Kriegszustand und für die im Ausland in tropischen Gegenden kreuzenden Schiffe, wo eine Verpflegung mit frischem Proviant oft für Wochen und Monate unmöglich ist und wo die Gesunderhaltung der Mannschaften und der Erfolg der vorbeugenden Maßnahmen gegen epidemische und endemische Krankheiten die Kriegsbereitschaft beherrscht und unter Umständen Sieg oder Niederlage mit entscheidet. Angesichts solcher Erwägungen liegt nichts näher, als alle auf die hygienischen Verbesserungen abzielenden Fortschritte der Technik auf ihre Verwendbarkeit an Bord zu prüfen, um dieselben für die Zwecke der Gesunderhaltung der Mannschaft und der Erlangung möglichst günstiger Lebensbedingungen sich nutzbar zu machen. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend hat man für die Lösung der oben erwähnten, an Bord so äußerst wichtigen Frage der Luftreinigung und Erneuerung die Anwendung des *Ozons* in Erwägung gezogen, nachdem seine desinfizierende und desodorierende Eigenschaft in zahlreichen Versuchen zweifelsfrei festgestellt worden ist.

Die *Apparate zur Luftozonisierung* werden in verschiedenen Ausführungen gebaut, und zwar, da eine Luftbewegung zur Vermischung des Ozons mit der Luft und zur Verteilung in den Räumen stets erforderlich ist, mit und ohne *Ventilator*. Da wo das Ozon Lüftungszwecken dienen soll und schon eine Ventilation vorhanden ist, kommt die einfachste Form des *Ozonisators* in Anwendung, welche nur vor dem

Lüftungsschacht angeordnet zu werden braucht. Eine andere Anordnung wird freistehend gebaut und kann als Ozonventilator irgendwo in dem Raume, dessen Luft ozonisiert werden soll, Aufstellung finden.

Soll Ozon Lüftungszwecken dienen, so ist bei der Konstruktion des Apparates ganz besonders die Ozonkonzentration zu berücksichtigen, das heißt, die Menge des mit einem gewissen Luftquantum vermischten Ozons darf eine gewisse Grenze nicht überschreiten. Eine hohe Konzentration ist auch für die Luftreinigung durchaus nicht nötig; es kommt bei der Einrichtung einer Ozonlüftungsanlage besonders darauf an, daß die desodorierende Wirkung des Ozons voll zur Geltung kommt, und diese tritt erfahrungsgemäß schon bei einer Ozonkonzentration von 0,05 bis 0,5 g Ozon pro Kubikmeter je nach den gegebenen Verhältnissen ein.

Der elektrische Energieverbrauch der Apparate ist sehr gering; der kleinste Apparat z. B., der 2000 cbm Luft in der Stunde ozonisiert, beansprucht nur 30 Watt, also noch nicht so viel Strom wie eine 16kerzige Glühlampe. Bei Apparaten mit Ventilator vergrößert sich der Stromverbrauch um ein geringes. Wo, wie an Bord, kein Wechselstrom zur Verfügung steht, kann derselbe durch einen kleinen Umformer leicht erzeugt werden. Für die großen Schiffe der Hochseeflotte sowie für die Auslandsschiffe kommt hauptsächlich die Anwendung des Ozons zum Zwecke der Luftverbesserung in den Unterkunftsräumen, den Proviantlasten und Kühlräumen in Betracht. Die durch die Ozonisierung ermöglichte verbesserte Frischhaltung des Proviants, insbesondere die bessere Konservierung des Fleisches, rechtfertigt schon allein für sich die Anlage einer festeingebauten Ozonstation auf jedem größeren Schiffe, vor allem aber auf jedem Auslandsschiffe, obwohl es, wie noch gezeigt werden soll, an einer Reihe weiterer Gelegenheiten zur Ozonverwertung an Bord nicht fehlt.

Der an Bord S. M. S. „Nassau" im Laufe des vergangenen Sommers durch das Entgegenkommen der Hamburger Firma C. F. Busch & Co. ermöglichte Versuch mit einem von dieser Firma zur Verfügung gestellten Luftozonisierungsapparat wurde in dem im Vorschiff unter der Wasserlinie gelegenen Fleischkühlraum angestellt.*)

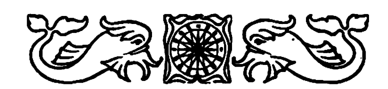
In der ersten Zeit wurde der Apparat täglich 2 Stunden in Betrieb gesetzt. Hierbei war die Ozonisierung so stark, daß die sich in dem Raum zeitweilig aufhaltenden Leute durch den stechenden Geruch und die Reizung der Atmungsorgane belästigt wurden. Daraufhin begnügte man sich mit einer einstündigen Betriebszeit täglich und verteilte diese mit je einer halben Stunde auf den Morgen und den Abend. Der Erfolg konnte nicht vollständiger und zufriedenstellender sein. Die Luft des 75 cbm Rauminhalt fassenden und mit frischem Fleisch aller Art angefüllten Raumes erwies sich nach der Ozonisierung als absolut rein; sie war nicht nur frei von jedem Geruch nach Fleisch, sondern es war auch der sonst stets vorhandene Kühlraumgeruch des ganz leeren Raumes völlig geschwunden. Man hatte das erstaunliche Gefühl, in einer äußerst frischen und reinen Luft zu atmen. Das Fleisch selbst hatte ein absolut frisches und gesundes Aussehen, war völlig hart und trocken und zeigte nirgends, auch nicht an den Kanten, einen auch nur minimalen Schimmelansatz. Allerdings wurde in der bisher angewandten Kühlung und Ventilation nichts geändert, da man aus ökonomischen

*) Unter Mitwirkung von Marine-Oberingenieur Sandkamp.

Gründen nicht die Gefahr eines eventuellen Verderbens des Proviants bei völligem Ersatz der Kühlung durch Ozonisierung laufen wollte. Doch sollen derartige Versuche bei sich darbietender Gelegenheit unternommen werden. Immerhin kann schon jetzt mit Sicherheit angenommen werden, daß bei zeitweiligem Versagen der Kühlanlage mindestens bis zu einem gewissen Grade durch die Ozonisierung dem Verderben der Vorräte vorgebeugt werden kann. Gleichzeitig in dem ozonisierten Kühlraume und in der zwar ventilierten, aber nicht gekühlten und nicht ozonisierten Brotlast untergebrachte Proben von Brot, Butter, Wurst, Gemüse usw. ließen so recht den Unterschied erkennen, indem die im ozonisierten Kühlraum untergebrachten Proben völlig frisch und hart geblieben, die anderen dagegen verschimmelt und teilweise verdorben waren.

Wenn auch diese bisher gewonnenen durchaus günstigen Resultate kein abschließendes Urteil bei der noch nicht ganz vollkommenen Anlage in der kurzen Betriebszeit zulassen, so kann doch schon so viel gesagt werden, daß mit den Ozonisierungsapparaten ein ganz neues und überaus wirksames Hilfsmittel zur Verbesserung der Luft in den Schiffsräumen an die Hand gegeben ist. Die weiterhin anzustellenden Versuche dürfen sich keineswegs lediglich auf die Luftverbesserung in den Lasten und Fleischkühlräumen beschränken, sondern wären an den verschiedensten Stellen des Schiffsinnern zu erproben, in denen eine prompte Lufterneuerung anzustreben ist. Da die Proviant-, Fleisch- und Brotlasten zumeist nahe beieinander liegen, würde eine festeingebaute Ozonstation mit Anschlußleitungen für ihre Versorgung in Frage kommen. Ebenso wäre für die Lufterneuerung in den Unterkunftsräumen der Mannschaften und Offiziere unter dem Panzerdeck die Anbringung fester Ozonisatoren in den Hauptsaugeschächten zu empfehlen. Für andere Räume, die nicht einer regelmäßigen täglichen Lufterneuerung bedürfen, erscheint die Anwendung der transportablen Ozonventilatoren zweckmäßig, welche an die für Handlampen vorgesehenen Kabelanschlüsse angeschlossen und in die Räume hineingestellt werden können. Die Räume, die in erster Linie für eine periodische Lufterneuerung, Desinfektion und Desodoration in Frage kommen, sind unter Umständen die Maschinenbilgeräume, ferner das Hauptdrainagerohr, die Waschwasserzellen vor ihrer Füllung und gelegentlich auch die Pantrys. Ganz besondere Vorteile würde sich aber der Gesundheitsdienst an Bord von der Einführung dieser transportablen Ozonapparate versprechen dürfen. Denn es dürfte im gegebenen Falle kein bequemeres und sichereres Verfahren für die Luftdesinfektion der Klosetts, Lazaretträume und der gelegentlich mit Krankheitskeimen infizierten Luft der Offiziers- usw. Kammern geben als die empfohlene Methode. Natürlich müßten die an Bord zu verwendenden Apparate in bezug auf Größe und leichte Transportierbarkeit den besonderen Schiffsverhältnissen angepaßt werden. Diesbezügliche Versuche würden auch zu entscheiden haben, ob man unter Zuhilfenahme der Ozonapparate der Fliegen-, Mücken- und sonstigen Insektenplage in den Tropen erfolgreicher begegnen kann, als es bis jetzt der Fall ist. Unter Berücksichtigung der im Ausland oft zweifelhaften Trinkwasserversorgung wäre ferner die Möglichkeit der Ozonisierung derartigen Wassers mit einem geeigneten Apparat ins Auge zu fassen. Überhaupt ließe sich der durch mangelhafte Lüftung der Trinkwasserzellen bedingte fade Geschmack des Trinkwassers durch geeignete Ozonisierung in den Verbrauchstanks wesentlich verbessern und erhöhen, zumal wenn es gelänge, gleichzeitig eine bessere Kühlung dieses so wichtigen Erfrischungsmittels

zu erreichen. Schließlich könnte noch die Verwendung des Ozons zu therapeutischen Zwecken in den Schiffslazaretten Erwähnung finden. Man sieht, daß sich für die hygienische Versorgung der Schiffe mit Ozon eine Reihe von Gesichtspunkten finden läßt, die seine Verwertung an Bord zweckmäßig und wünschenswert erscheinen lassen.



Zur Ratifikation des Prisenhofabkommens.

Von Professor Dr. Heinrich Pohl in Greifswald.

In der Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht (Bd. VI, S. 1—18) bricht Herr Professor Dr. Alexander Freiherr Hold v. Ferneck (Wien), der als österreichisch-ungarischer Hilfsdelegierter an der Londoner Seekriegsrechts-Konferenz teilgenommen hat, „eine Lanze für den Prisenhof." Seine gesamten Ausführungen sind ein Angriff auf das letzte Kapitel meines Buches „Deutsche Prisengerichtsbarkeit. Ihre Reform durch das Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907" (Tübingen, Mohr, 1911), wo ich die rechtliche Natur des Prisenhofes einer eingehenden Erörterung unterzogen habe. Wohl nicht so sehr wegen der von mir entwickelten Auffassung vom Wesen des Prisenhofes als eines Schiedsgerichts hat Hold v. Ferneck zur Feder gegriffen, als vielmehr aus dem Grunde, weil ihm die von mir vorgebrachten rechtspolitischen Gesichtspunkte geeignet erschienen, die bei mehreren Regierungen gegen die Schaffung des Prisenhofs bestehenden Bedenken zu verstärken.

Da die Prisenhofkonvention für uns vorläufig nichts weiter als ein unverbindlicher Vertragsentwurf ist, rechtfertigt sich auch eine politische Wertung des interessanten Projektes. Dabei gehen die Anschauungen naturgemäß auseinander, zumal da selbst die Angehörigen eines und desselben Staates ihr vaterländisches Interesse nicht in gleicher Weise erfassen und werten. Es handelt sich bei unserer Kontroverse in der Hauptsache darum, ob zur Entscheidung über die Rechtmäßigkeit oder Nichtrechtmäßigkeit des Vorgehens von Marineoffizieren in Kriegszeiten[1]) ein Internationaler Prisenhof eingesetzt werden soll, so wie man ihn 1907 im Haag geplant hat, oder ob eine andere Art der „Internationalisierung" der Prisengerichtsbarkeit empfehlenswerter ist.

Wann das Deutsche Reich vor die Frage gestellt wird, ob es an dem Prisenhof teilhaben soll oder nicht, läßt sich zur Zeit noch nicht absehen. Wenngleich die Prisenhofkonvention einen Gegenstand des Kriegsrechtes betrifft, der an sich in den Bereich der Kriegshoheit des Kaisers zu verweisen ist, kann sie ohne die Zustimmung des Reichstags nicht ausgeführt werden, und zwar aus budgetrechtlichen Gründen. Denn diese Ausführung hat — nach Artikel 47 Abs. 2, Artikel 49 Abs. 2 — schon

[1]) Lammasch im Staatslexikon der Görres-Gesellschaft, Bd. II, 4. Aufl. 1911, Spalte 1423.

in Friedenszeiten eine Budgetbelastung zur Folge. Zudem dürfte die Reichsregierung, bei der außerordentlichen Bedeutung der Sache, zweckmäßig nur dann zur Ratifizierung der Konvention schreiten, nachdem sie sich des Einverständnisses der Volksvertretung versichert hat.[2]) Eine folgenschwere Entscheidung steht der Reichsregierung und dem Reichstag bevor. Löst die Prisenhofkonvention von 1907 das alte Problem der „Internationalisierung" der Prisengerichtsbarkeit in einer glücklichen, namentlich den deutschen Interessen entsprechenden Weise?

Man hat in der Doktrin den nationalen Prisengerichten seit langer Zeit in Bausch und Bogen Befangenheit und Parteilichkeit vorgeworfen.[3]) Man hat die Mängel und Schäden, die — zumal im 18. Jahrhundert — in der Prisenjurisdiktion verschiedener Staaten zutage traten, maßlos übertrieben.[4]) Auch Hold v. Ferneck hält sich von Übertreibungen nicht ganz frei. Er spricht von einem „anarchischen Zustande auf dem Gebiete des Prisenrechts".[5]) Die Anarchie ist jedenfalls auf dem Gebiete des formellen Prisenrechtes nicht vorhanden. Wir Deutschen werden es uns in einem zukünftigen Seekriege entschieden verbitten, daß man von Parteilichkeit oder gar von Anarchie rede, wenn deutsche Prisengerichte in zwei Instanzen Recht gesprochen haben, mag dann im Haag ein Internationaler Prisenhof bestehen oder nicht. Der Meinung ist jeder unter uns, der hoch denkt von dem guten Willen und der Ehrliebe deutscher Offiziere und von der Unparteilichkeit der Gerichtshöfe, die unser oberster Kriegsherr mit der Rechtsprechung in Prisensachen betrauen wird.[6]) Schon aus diesem Grunde ist die Frage der Ratifizierung oder Nichtratifizierung der Prisenhofkonvention eine ernste. Und es erscheint als Pflicht, das Für und Wider sorgsam und gewissenhaft zu prüfen.

Gegen das Haager Projekt habe ich eine Reihe von Einwendungen erhoben, und zwar nicht nur in dem letzten Kapitel, mit dem sich Hold v. Ferneck in seinem Aufsatze ausschließlich beschäftigt.[7]) Er würdigt nicht alle, ja nicht einmal alle wesentlichen Ausstellungen, die ich an dem Entwurf machen zu müssen glaube; er richtet seine Lanze nur gegen einen Teil meiner Position und will dartun, daß meine Bedenken gegen die Errichtung des Prisenhofs nicht Stich halten.[8])

Um von vornherein etwaigen Mißverständnissen zu begegnen, sei zunächst festgestellt, daß ich nicht gegen jede Art von „Internationalisierung" der Prisengerichts-

---

[2]) Vgl. Pohl, Deutsche Prisengerichtsbarkeit, S. 102.

[3]) Hold v. Ferneck in Grünhuts Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht der Gegenwart, Bd. XXXVIII, S. 778.

[4]) Pohl in Marine-Rundschau 1910, 7. Heft, S. 851.

[5]) Zeitschr. für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht, Bd. VI, S. 18.

[6]) RGBl. 1884, S. 49.

[7]) Eine Besprechung meines ganzen Buches veröffentlichte Hold v. Ferneck in Grünhuts Zeitschrift, Bd. XXXVIII, S. 777 ff., ferner Max Huber im Archiv des öffentlichen Rechts, Bd. XXVIII, S. 359—362.

[8]) So übersieht er meine Ausführungen in „Deutsche Prisengerichtsbarkeit", S. 162, 163 über den in dem Schlußprotokoll der Londoner Konferenz enthaltenen „Wunsch". Eine Notwendigkeit zur Vornahme des von Hold v. Ferneck (Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. VI, S. 7 ff.) näher beschriebenen „Kunstgriffs" lag nicht vor, da der Prisenhof das Urteil des nationalen Gerichts in jedem Falle formell unberührt zu lassen hat. Vgl. S. 159 ff. meines Buches „Deutsche Prisengerichtsbarkeit".

barkeit plädiert habe. Ich schrieb vielmehr ausdrücklich: „Hätte man sich 1907 darauf beschränkt, sich unter den üblichen Reserven in allen Prisenstreitigkeiten zur Anrufung des Schiedshofs von 1899 zu verpflichten, so wäre alles praktisch Erreichbare in einfacher Weise erreicht worden. Es hätte die zusätzliche Bestimmung genügt, daß zum Prisenschiedshof eine gewisse Zahl von Sachverständigen der Seekriegführung und des Seekriegsrechtes herangezogen werde."[9])

Hold v. Ferneck hält — im Gegensatz zu mir — die Prisenhofkonvention für „ein im Interesse aller Mächte gelegenes, durchaus wohlgelungenes Werk, welches einen hohen Ruhmestitel der Zweiten Friedenskonferenz bildet". Er gibt „der zuversichtlichen Erwartung Ausdruck, daß das Prisenhofabkommen nebst dem dazu gehörigen Zusatzprotokoll sowie die Londoner Deklaration in nächster Zeit ratifiziert werden"; er würde in der Aktivierung des Prisenhofes ein verheißungsvolles Omen erblicken, welches uns die Hoffnung läßt, daß sich auch auf anderen Gebieten des Völkerrechtes segensreiche Fortschritte werden erzielen lassen.[10])

Der von mir zur Fortbildung der Prisenjurisdiktion bezeichnete Weg erscheint Hold v. Ferneck nicht gangbar. Daß sein Urteil in diesem Punkte fehlgeht, zeigte jüngst die Tatsache, daß Frankreich und Italien sich in kurzer Zeit — trotz der großen in der französischen Presse zum Ausdruck gekommenen Erregung — zur Entscheidung über Fälle des Seekriegsrechtes („Carthage" und „Manouba") auf den Schiedshof im Haag geeinigt haben. Diese Fälle wären noch glatter auf den Weg schiedsgerichtlicher Erledigung gelangt, wenn bereits Rechtens gewesen wäre, was ich als die zweckmäßigste Organisation und Schlichtungsmethode fordere. Ich glaube es danach sehr wohl verantworten zu können, wenn ich den ganzen Prisenhof als „überflüssig" bezeichne, wenn ich gegen den Prisenhof „Sturm zu laufen" unternommen, wenn ich „den Kreuzzug gegen diese Institution gepredigt habe".[11]) Schiedsrichtern unseres Vertrauens und einem durch das Vertrauen dieser Schiedsrichter berufenen Obmanne können wir den Spruch über die Rechtmäßigkeit oder Unrechtmäßigkeit von Akten deutscher Seeoffiziere im Kriege überlassen, nicht aber einer Zufallsmehrheit einer Kommission von fünfzehn Seekriegsrechts-Juristen, die aus aller Herren Ländern zusammengewürfelt werden. Was soll es da bedeuten, wenn der kriegführende Staat im Spruchkollegium durch einen Richter vertreten ist? Hold v. Ferneck wendet sich gegen meine Feststellung, daß „Richter aus Guatemala, Honduras, China, Montenegro Urteil sprechen sollen über militärische Operationen deutscher Seeoffiziere".[12]) Er macht dagegen geltend, „daß von den fünfzehn Richterstellen im Prisenhofe den Großmächten mehr als die Hälfte gebührt, so daß die Richter aus den großen Staaten in aller Regel den Ausschlag geben werden".[13]) Sind denn die Großmächte in allen Fragen des Seekriegsrechtes einig? Ist es nicht jedem, der sich mit dem Seekriegsrecht beschäftigt hat, bekannt, daß die Interessen und die Stellungnahme der einzelnen Großmächte in mehreren wichtigen Fragen ganz verschieden sind? Wer hat da

[9]) Deutsche Prisengerichtsbarkeit, S. 209.
[10]) Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. VI, S. 18.
[11]) Hold v. Ferneck, Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. VI, S. 1, 2, 4, 18.
[12]) Deutsche Prisengerichtsbarkeit, S. 207. Zorn in der Zeitschr. f. Politik, B. II, S. 343.
[13]) Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. VI, S. 10, 11.

gegebenenfalls die entscheidende Stimme? Niemand anders als die von kleinen und kleinsten Mächten ernannten Prisenhofmitglieder. Darauf kann nicht eindringlich genug hingewiesen werden; hier sind in der Tat ernsteste Erwägungen militärischer Natur am Platze. Bei der systematischen Hetze, die seit Jahren in aller Welt gegen das Deutsche Reich betrieben wird, haben wir keine Veranlassung, Akte unserer Seeoffiziere dem Votum eines derartig gekünstelt zusammengesetzten Prisenhofs zu unterstellen, in dem unter Umständen ein Däne, ein Portugiese oder ein anderer den Ausschlag gibt. Wenn ich mich verpflichtet hielt, in Übereinstimmung mit dem wissenschaftlichen Delegierten des Deutschen Reiches das Unerträgliche einer solchen Möglichkeit ins rechte Licht zu rücken, glaube ich nichts vorgebracht zu haben, was „einigermaßen irreführen kann". Und ich vermag auch nicht einzusehen, warum hier eine Unterscheidung zwischen „streng militärischen Operationen" und den militärischen „Unternehmungen gegen die Kauffahrteischiffe" zu machen wäre. Auch die letzteren sind reine Kriegführungsakte, ein Stück der Kriegführung, dessen Beurteilung ein selbstbewußter Staat nicht einem Spiel des Zufalls anheimstellt. Nach Hold v. Ferneck's Urteil [14]) habe ich überzeugend dargetan, daß auch die nationale Prisenjurisdiktion „ein Stück der Kriegführung" ist. Hat unser Prisengericht gesprochen, dann dürfen wir den von ihm beurteilten Tatbestand nicht einem Fünfzehnmännerkollegium zur nochmaligen Beurteilung überlassen, in dem wir nur durch einen Richter vertreten sind. Unser nationales Interesse ist keineswegs genügend gewahrt durch diesen einen Richter; auch bietet die Möglichkeit der Entsendung eines hohen Marineoffiziers, der mit beratender Stimme an den Verhandlungen teilnimmt, keine wirksame Garantie, noch weniger das Recht des Nehmestaates, besondere Agenten zu bestellen mit der Aufgabe, zwischen ihm und dem Prisenhof als Mittelspersonen zu dienen, und mit der Wahrnehmung seiner Rechte und Interessen Rechtsbeistände oder Anwälte zu betrauen.

Hold v. Ferneck gibt gegen mich zu bedenken, „zu welchen Weiterungen es führen würde, wenn der Kriegführende wegen jedes Prisenfalles mit dem Prozeßgegner erst ein Kompromiß abschließen müßte!" „Und", so fragt er, „wie sollte sich das Kompromiß gestalten, wenn es — was ja die Regel sein wird — nicht ein Staat ist, der den Prisenhof anrufen will, sondern der Angehörige eines Staates? Soll der Kriegführende mit Hunderten von Privatleuten und Firmen Verträge abschließen?" [15])

Mit Hunderten? Vielleicht kennt Hold v. Ferneck nicht die wertvolle Sammlung der sämtlichen japanischen Prisengerichtsentscheidungen aus dem russisch-japanischen Kriege, das Buch von K. Marstrand-Mechlenburg: Das japanische Prisenrecht in seiner Anwendung im japanisch-russischen Kriege (Berlin 1908; VI und 937 S.). Oder wie kommt Hold v. Ferneck zu einer derartigen Übertreibung? Die japanischen Prisengerichtsentscheidungen, die sehr wohl neben den Prisengerichtsurteilen anderer Staaten bestehen können, betrafen insgesamt 58 Schiffe. Hätte damals bereits ein Prisenhof im Haag bestanden, so wären von diesen 58 — nicht hunderten — Fällen wahrscheinlich nicht allzu viele zu seiner Kognition gebracht worden.

Hold v. Ferneck sucht den Nachweis zu erbringen, daß ich gegen meinen eigenen Standpunkt ankämpfe, wenn ich meine, die Mächte hätten sich darauf beschränken sollen,

[14]) Grünhuts Zeitschr., Bd. XXXVIII, S. 777, 778.
[15]) Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. VI, S. 17.



sich unter den üblichen Reserven zur Anrufung des Schiedshofes von 1899 zu verpflichten.[16]) Er hält mir vor, daß ich sage: „Nichts hindert einen Staat, sich ein für allemal an einen Satz des Inhalts zu binden, daß er mit einem fremden Staatsangehörigen vor dem Internationalen Prisenhof als Partei streiten will." Hold v. Ferneck schreibt dazu: „Gerade eine solche Bindung haben aber die Mächte im Prisenhofabkommen übernommen." Mir ist sehr wohl bekannt, was im Artikel 4 und 5 „schwarz auf weiß steht". Wenn aber Hold v. Ferneck mir hier einen Selbstwiderspruch zur Last legen will, so ist er im Unrecht; denn er übersieht den Zusammenhang, in welchen der Satz: „Nichts hindert . . ." gestellt ist. Um dies zu zeigen, will ich den Zusammenhang hier wiedergeben, wie er in meinem Buche zu finden ist:[17]) „Nun wird gegen unsere Auffassung vom Wesen des Prisenhofs (als eines Schiedsgerichtes) der Einwand zu erwarten sein, daß sie die den geschädigten Privatpersonen eingeräumte Rekursmöglichkeit außer acht lasse . . . Warum soll begrifflich ein Schiedsspruch nur zur Erledigung eines Streites zwischen Staat und Staat möglich sein? Warum nicht auch zwischen einem Staat und den Angehörigen des eigenen oder eines anderen Staates? . . . Nichts hindert einen Staat, sich ein für allemal an einen Satz des Inhalts zu binden, daß er mit einem fremden Staatsangehörigen vor dem Internationalen Prisenhof als Partei streiten will . . . Das Rekursrecht des feindlichen Staatsangehörigen spricht ebensowenig wie das Rekursrecht neutraler Privatpersonen gegen den Schiedsgerichtscharakter des Prisenhofs." — Wie ich mit dem Satz: „Nichts hindert . . .", der in dem Zusammenhang meiner Konstruktionsbegründung steht, gegen meine eigene rechts*politische* Forderung, man solle sich mit dem Schiedshof von 1899 begnügen, ankämpfen soll, dürfte danach unerfindlich sein. *So* wird es Hold v. Ferneck nicht gelingen, darzutun, „zu welchen Schwierigkeiten, ja Unmöglichkeiten" meine Auffassung führt.

In der Erwägung, daß hinsichtlich internationaler schiedsrichterlicher Erledigung von Streitigkeiten über die Anwendung von Regeln des Kriegsrechtes größte Zurückhaltung und Vorsicht geboten ist, hat die Genfer Revisionskonferenz von 1906 in ihrem Schlußprotokoll lediglich den „Wunsch" ausgesprochen: „Um eine möglichst genaue Auslegung und Anwendung der Genfer Konvention zu sichern, möchten die vertragschließenden Staaten die in *Friedenszeiten* zwischen ihnen hinsichtlich der Auslegung der erwähnten Konvention entstehenden Streitfragen dem ständigen Schiedsgerichte im Haag unterbreiten, sofern die einzelnen Fälle und die Umstände es als angezeigt erscheinen lassen."[18])

Ein Jahr, bevor die Haager Konferenz der überraschten Welt den Entwurf einer Prisenhofkonvention bescherte, hat insbesondere das Deutsche Reich die obligatorische Schiedssprechung für das Gebiet der Streitfragen der Genfer Konvention abgelehnt; es hat sich nur dazu verstanden, es für erwünscht zu erklären, daß in *Friedenszeiten* auftauchende Meinungsverschiedenheiten dem Haager Schiedshof unterbreitet werden; und selbst in diesen harmlosen „Wunsch" wurde noch die Klausel eingefügt:

---

16) Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. VI, S. 17.

17) Deutsche Prisengerichtsbarkeit, S. 210, 211.

18) Vgl. dazu Meurer in Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. I, S. 526, 528, 529, 609, 610.

„si les cas et les circonstances s'y prêtent". Noch zurückhaltender und vorsichtiger waren England, Japan und Korea; sie lehnten den „Wunsch" ab, und Spanien unterzeichnete wegen eben dieses „Wunsches" die Schlußakte nur ad referendum. Das geschah im Jahre 1906.

Und 1907? Da ergreifen plötzlich das Deutsche Reich und England die Initiative zur Schaffung eines Internationalen Prisenhofs, der über die Akte von Marineoffizieren in Kriegszeiten entscheiden soll. Da begeistern sich die Delegierten nicht nur für einen harmlosen „Wunsch", der nur in Friedenszeiten seine Wirkung äußern will, sondern für einen Entwurf, in welchem sogar die im Jahre 1906 noch für nötig gehaltene Umstandsklausel fehlt: „sofern die einzelne Fällen und die Umstände es als angezeigt erscheinen lassen."

Über meinen Hinweis auf die große Vorsicht der Genfer Revisionskonferenz von 1906[19]) geht Hold v. Ferneck mit beredtem Schweigen hinweg. Auch an den Arbeiten von 1906 waren „hohe Offiziere der Land- und Seemächte" beteiligt, u. a. Generalmajor Freiherr v. Manteuffel als Bevollmächtigter des Deutschen Reichs, Generalmajor Sir John Charles Ardagh als englischer Bevollmächtigter, Generalleutnant a. D. Jonkheer J. C. C. den Beer Portugael als Delegierter der Niederlande. Wenn also Hold v. Ferneck — mit Recht — bemerkt, daß für Erwägungen militärischer Natur, insbesondere als Verfechter der militärischen Ehre, wohl in erster Linie die Offiziere in Betracht kommen,[20]) und wenn er der Meinung ist, daß 1907 die zahlreichen im Haag anwesenden hohen Marineoffiziere auf die Gestaltung der internationalen Prisengerichtsbarkeit Einfluß zu üben in der Lage waren oder tatsächlich Einfluß geübt haben, dann hätte man wohl erwarten dürfen, daß er den Gegensatz von 1906 und 1907 irgendwie zu erklären versucht hätte.

Die Marineoffiziere von 1907 sind an der Vogelstraußpolitik unschuldig; sie hatten an den Beratungen der Ersten Kommission und ihrer Zweiten Unterkommission, in welcher die Prisenhoffrage verhandelt wurde, keinen Anteil. Insbesondere finden sich, soviel ich sehe, die Namen des deutschen wie des österreichischen Kontreadmirals nirgendwo in den Protokollen über die Prisenhofverhandlungen. Deshalb kann es dahingestellt bleiben, was die zu den Verhandlungen nicht zugezogenen Marineoffiziere gedacht oder nicht gedacht haben; jedenfalls bietet das veröffentlichte Konferenzmaterial, auf dem allein auch ich fuße, keinen Anhalt dafür, sie für das Ergebnis der Verhandlungen der Ersten Kommission mitverantwortlich zu machen oder zu belobigen.

Das Interesse der Offiziere an der Prisenjurisdiktion wird von Hold v. Ferneck nicht richtig erfaßt. Gewiß wäre es verfehlt, zu behaupten, daß der Prisenhof stets, wenn er eine Beschlagnahme für nichtig erklärt, der Ehre des Offiziers, welcher die Beschlagnahme durchgeführt hat, nahetreten würde. Ob dies geschieht, hängt vielmehr im einzelnen Fall von den besonderen Umständen ab, unter denen die Beschlagnahme erfolgte, und von der Fassung des Prisenhofspruchs und seiner Begründung. Äußerst bedenklich aber ist es, wenn sich Hold v. Ferneck zu folgendem Satze verleiten läßt: „Die Offiziere aller Staaten sind darüber einig, daß sie im Kriege unbekümmert um

---

19) Deutsche Prisengerichtsbarkeit, S. 204.

20) Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. VI, S. 2, 5.



Vorschriften irgendwelcher Art unter allen Umständen verpflichtet sind, unter ihrer persönlichen Verantwortung alles vorzukehren, was ihnen im Interesse des Staates, dem sie dienen, sowie des Schiffes und der Mannschaft, die ihnen anvertraut sind, notwendig erscheint." Und Hold v. Ferneck fügt noch hinzu: „Sie rechnen von allem Anfang an damit, daß ihre Maßnahmen vom juristischen Standpunkt anfechtbar sein können, und sie würden sich in ihrer Ehre gerade dann getroffen fühlen, wenn man ihnen zumutete, sich ausschließlich auf den Boden von Rechtsvorschriften zu stellen. Der Maria-Theresien-Orden und das Eiserne Kreuz sind nicht für Männer gestiftet, deren Herz für einen Kodex schlägt."[21])

Hold v. Ferneck formuliert anscheinend die Lehre von der Kriegsnotwendigkeit (nécessité de guerre) in einer Weise, daß jede rechtliche Bindung der Offiziere an die Sätze des Seekriegsrechtes geleugnet und alles in die Sphäre des freien Ermessens verwiesen wird. Wozu dann überhaupt noch ein Kriegsrecht, wenn man sich mit dem Satz zu begnügen hätte: Der Offizier muß und darf alles, was ihm im Interesse seines Staates sowie des ihm anvertrauten Schiffes und der Mannschaft notwendig erscheint?

Die ganze Entwicklung des Kriegsrechtes vollzieht sich in der Richtung möglichst genauer Spezialisierung. In der Landkriegskonvention von 1907 Art. 3 wird an eine Verletzung der Bestimmungen des Reglements eine Schadenersatzverpflichtung der Kriegspartei geknüpft. Die Kriegspartei ist danach für alle Handlungen verantwortlich, die von den zu ihrer bewaffneten Macht gehörenden Personen begangen werden. Sollen gleichwohl die Offiziere nach ihrem freien Ermessen handeln dürfen, unbekümmert um die eventuellen ungeheuern finanziellen Folgen für ihren Staat? Oder sollte etwa, was für die Offiziere des Landheeres Rechtens ist, für die Marineoffiziere nicht gelten? Unabsehbar sind die Konsequenzen des Schadenersatzartikels im Landkriegsrecht, und er wird — auch wenn die Schadenersatzbestimmung der Londoner Deklaration (Artikel 64) nicht geltendes Recht werden sollte — nicht verfehlen, auf die Prisenhoferkenntnisse seinen Einfluß auszuüben.

Gewiß ist es richtig, daß kein Offizier im Kriege sich ausschließlich auf den Boden von Rechtsvorschriften zu stellen hat. Aber soweit die Rechtsvorschriften reichen, ist auch jeder Offizier verpflichtet, sie zu befolgen. Der Kriegsnotwendigkeit tragen zahlreiche Sätze des Seekriegsrechtes ausdrücklich Rechnung: »So soll beispielsweise der Kriegführende in Feindesland bei der Einhebung der Kontributionen die dort bestehenden Steuervorschriften „soweit als möglich" berücksichtigen. Er darf daselbst das im Eigentum Neutraler stehende Eisenbahnmaterial nur „im Falle einer dringenden Notwendigkeit" benutzen. Es ist „wünschenswert", erklärt eine andere Konvention, daß der Kriegführende die feindlichen Handelsschiffe, welche zu Beginn des Krieges in seinen Häfen verankert sind, nicht in Beschlag nehme, sondern frei auslaufen lasse. Selbstverständlich obliegt dem Kriegführenden allein, zu beurteilen, ob eine derartige „Möglichkeit" oder „Notwendigkeit" vorliege, welche ihm gestattet, von den festgesetzten Regeln abzuweichen, und ob er den ausgesprochenen Wunsch erfüllen solle oder nicht« (Hold v. Ferneck in Danzers Armee-Zeitung 1909). Daneben gibt es aber eine

---

[21]) Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. VI. S. 5, 6.

Reihe von Kriegsrechtssätzen, in welchen derartige Klauseln fehlen und die der Offizier stets zu beachten hat, es sei denn, daß er durch die Beobachtung eines solchen Kriegsrechtssatzes den glücklichen Ausgang des Krieges und damit die Existenz des Staates gefährden würde.

Daß die Kriegsrechtsabkommen mit ihren Geboten und Verboten letzten Endes und recht eigentlich von den militärischen Befehlshabern beachtet sein wollen, ist in mehreren derartigen Konventionen besonders erklärt worden. Das Abkommen, betreffend die Gesetze und Gebräuche des Landkriegs, vom 18. Oktober 1907 stellt an seine Spitze den Satz: „Die Vertragsmächte werden ihren Landheeren Verhaltungsmaßregeln geben, welche der dem vorliegenden Abkommen beigefügten Ordnung der Gesetze und Gebräuche des Landkriegs entsprechen." In der neuen Genfer Konvention vom 6. Juli 1906 heißt es in Artikel 25: „Die Oberbefehlshaber der kriegführenden Heere haben, was die Einzelheiten der Ausführung der vorhergehenden Artikel und nicht vorgesehene Fälle betrifft, gemäß den Weisungen ihrer Regierungen und den allgemeinen Grundsätzen der gegenwärtigen Übereinkunft zu verfahren." Damit ist zugleich unzweideutig zum Ausdruck gebracht, daß die Gebundenheit der militärischen Befehlshaber an die in dem Abkommen vorgesehenen Fälle als selbstverständlich vorausgesetzt wird. Und in Artikel 26 ist bestimmt: „Die vertragschließenden Regierungen werden die nötigen Vorkehrungen treffen, um ihre Truppen und insbesondere das geschützte Personal, sowie die Bevölkerung mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Übereinkunft bekanntzumachen." Vgl. dazu die Artikel 19 und 20 des Abkommens, betreffend die Anwendung der Grundsätze des Genfer Abkommens auf den Seekrieg, vom 18. Oktober 1907. Nach Artikel 66 der Londoner Deklaration liegt es den Signatarmächten ob, die nötigen Maßnahmen zu treffen, um die Beobachtung der Deklaration sicherzustellen; sie haben demgemäß auch ihren Streitkräften die nötigen Verhaltungsmaßregeln zu geben, auch die geeigneten Maßnahmen zu treffen, um die Anwendung der Deklaration durch ihre Gerichte, insbesondere durch ihre Prisengerichte, zu verbürgen. Wenn die Vereinbarungen der Mächte über eine rechtliche Regelung der Kriegführung bezwecken, „den Interessen der Menschheit zu dienen und die Härten und das Unheil des Krieges zu mildern" (siehe z. B. die Eingangsworte des Abkommens, betreffend die Beschießung durch Seestreitkräfte in Kriegszeiten, vom 18. Oktober 1907), dann kommt es in erster Linie auf die Beobachtung der Regeln durch die Offiziere an; diese müssen gehalten sein, sich nach den vereinbarten Regeln zu richten. „Die Härten und das Unheil des Krieges" bei den militärischen Operationen sich ungefesselt entfalten zu lassen, um nachher etwa durch die Prisenjurisdiktion, soweit noch möglich, Remedur zu schaffen, liegt nicht in der Absicht der vertragschließenden Mächte.

Danach muß die Berufung auf den Maria-Theresien-Orden und das Eiserne Kreuz verworfen werden. Richtig ist nur, daß alle international vereinbarten Kriegsrechtssätze nur so weit binden sollen und wollen, als ihre Beobachtung mit dem Gebot der Selbsterhaltung des Staates nicht kollidiert; das gilt für die Bestimmungen der Kriegsrechtskonventionen wie für die Artikel jedes internationalen Vertrages. Es ist durch nichts gerechtfertigt, Sätze des vereinbarten Seekriegsrechts anders behandeln zu wollen als die Vorschriften jedes anderen Staatsvertrages. Deshalb muß ins-

besondere gegen folgende Behauptungen Hold v. Fernecks Widerspruch erhoben werden: „Die Vorschriften über die Konterbande sind, vom Standpunkte der Schiffskommandanten betrachtet, nicht so sehr dahin zu verstehen, daß sie Verbote an die Offiziere enthalten, diese oder jene Gegenstände oder Stoffe wegzunehmen, sondern als an die Staaten bzw. an die Prisenjurisdiktion gerichtete Befehle, gewisse Gegenstände oder Stoffe wieder herauszugeben, wenn sie von einem Offizier beschlagnahmt würden. Und Analoges gilt von allen Bestimmungen des materiellen Prisenrechtes."[22]) Richtig ist nur — und in diesem Punkte stimme ich Hold v. Ferneck zu —, das eine: Es wird niemals ganz zu vermeiden sein, daß die Offiziere „in einzelnen Fällen daran zweifeln, ob eine Sendung Konterbande darstellt oder nicht, ob etwa ein Blockadebruch vorliegt oder nicht." Im einzelnen Falle kann die Feststellung des Tatbestandes schwierig und an Ort und Stelle nicht völlig durchführbar sein; dann mag der Offizier getrost beschlagnahmen. Aber derartige spezielle Möglichkeiten, derartige Ausnahme- und Zweifelsfälle beweisen nichts für die allgemeinen Aufstellungen Hold v. Fernecks. Den Vorschriften des Seekriegsrechtes soll nicht erst durch die Tätigkeit der Prisengerichte Genüge geschehen.

Hold v. Ferneck glaubt hervorheben zu müssen, daß ich „das Hauptgewicht nicht auf die rechtliche Natur des Prisenhofes, sondern auf die des Prisenhofabkommens lege",[23]) welches ich als einen Weltschiedsgerichtsvertrag charakterisiere, der eine zweifellose Anerkennung und Anwendung des Prinzips der sogenannten obligatorischen Schiedssprechung für Streitigkeiten von besonderem Ernste enthält. Ich halte diese Anwendung für eine außerordentlich bedenkliche insbesondere aus zwei Gründen: erstens, weil in dem Prisenhofabkommen die üblichen Reserven fehlen, sodann wegen der Zusammensetzung des in diesem Abkommen vorgesehenen besonderen Schiedshofes für Prisensachen.

Wenn ich den Nachweis erbracht habe, daß das Prisenhofabkommen ein Schiedsgerichtsvertrag ist, so habe ich damit festgestellt, daß die in dem Abkommen vereinbarte Institution ein Schiedsgericht ist. Ich habe bis heute immer angenommen — und tue es auch jetzt noch —, daß in einem Schiedsgerichtsabkommen der Kreis der schiedsgerichtlich zu erledigenden Streitigkeiten umschrieben, daß das Verfahren für diese Erledigung vorgezeichnet und eine Institution bestimmt wird, welche die so umschriebenen Streitigkeiten in dem so vorgezeichneten Verfahren erledigen soll, und daß man eine solche Institution „Schiedsgericht" nennt. Ich scheine mich hier allerdings in einem großen Irrtum zu befinden: Denn nach Hold v. Ferneck mußte in einem Kapitel, dem ich die Überschrift „Die rechtliche Natur des Prisenhofs" gab, nachgewiesen werden, was der Prisenhof, nicht was das Prisenhofabkommen ist. Ich kann nicht umhin zu erklären, daß ich mich in eine weitere Erörterung hierüber nicht einlassen und — mit einem Ausdrucke Hold v. Fernecks[24]) zu reden — von einem „Streit um des Kaisers Bart" Abstand nehmen möchte.

Hold v. Ferneck[25]) „teilt durchaus" meine Ansicht, „daß es verfehlt wäre,

[22]) Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. VI, S. 6.

[23]) Ebenda S. 4 und S. 15.

[24]) Ebenda S. 3.

[25]) Ebenda S. 5.

einen Schiedsvertrag ohne Reserven abzuschließen, weil ein solcher Vertrag die Kontrahenten unter Umständen in ein bedenkliches Dilemma bringen könnte". Danach sind wir also darüber einig: Wenn die Prisenhofkonvention ein Schiedsvertrag ohne Reserven ist, dann ist die Errichtung des Prisenhofs zu bekämpfen.

Nach Hold v. Ferneck haben die Konferenzmächte ein Berufungsgericht, nicht ein Schiedsgericht für Prisensachen schaffen wollen: „Die Mächte waren sich im Haag" dieser „ihrer Absicht" vollkommen bewußt. „Sie gingen ohne Zweifel von der Meinung aus, daß die Ehren- und Interessenklausel im Abkommen nicht zu subintelligieren sei, und daß es den Mächten daher nicht freistehe, einem etwa eingebrachten Rekurs gegenüber sich auf den Standpunkt der Ehre oder der vitalen Interessen zurückzuziehen."[26])

Dagegen ist zu fragen: Wer sind „die Mächte im Haag", die „ohne Zweifel" dieser Meinung waren? Hold v. Ferneck antwortet selbst darauf: Die Delegierten der Mächte.[27]) Aber er „räumt mir gerne ein", daß sich „die Vertreter der Mächte im Haag nicht den Kopf darüber zerbrochen haben, ob der Prisenhof ein Schiedsgericht sei oder nicht; und so haben ihn tatsächlich einige Delegierte als Schiedsgericht bezeichnet." Und doch sollen „die Mächte im Haag" „ohne Zweifel" sich „ihrer Absicht", ein „Berufungsgericht" zu schaffen, „vollkommen bewußt" gewesen sein? Wenn einige Delegierte tatsächlich den Prisenhof als Schiedsgericht bezeichnet haben — zu ihnen gehört die Seele der ganzen Prisenhofaktion, der deutsche Delegierte Kriege —, dann geschah das nach Hold v. Ferneck „sicherlich nicht in der Absicht, den Prisenhof damit juristisch zu qualifizieren, und aus dieser Qualifizierung wer weiß was für Folgerungen zu ziehen; man wollte ganz einfach andeuten, daß in Prisensachen nicht die beteiligten Staaten selbst entscheiden sollen, sondern ein von ihnen, soweit es angeht, unabhängig gestelltes Forum." Ich kann mich nach Hold v. Fernecks Vorgang solchen Ausführungen gegenüber auf die Frage beschränken: „Wie, es sollten wahrhaftig" diese Delegierten „nicht gewußt haben, was sie tun"? Oder ist etwa das Wort „Schiedsgericht" der für „ein von den beteiligten Staaten soweit es angeht unabhängig gestelltes Forum" gegebene Ausdruck?

Wenn ich die Prisenhofkonvention als Schiedsvertrag charakterisieren zu müssen glaubte, dann war ich genötigt, die Frage der Klausel der Lebensinteressen und der Ehre aufzuwerfen. Daß ich dies zu tun „beliebte",[28]) müßte gerade Hold v. Ferneck billigen; denn auch er hält ja einen Schiedsvertrag ohne Reserven für verfehlt.

Die Haager Konferenz von 1907 hat sich auf eine vorbehaltlose Unterwerfung der Staaten unter ein internationales Schiedsgericht nicht zu einigen vermocht. So wenigstens behauptet Hold v. Ferneck.[29]) Und er hält es für ausgeschlossen, daß die nämliche Konferenz mittels eines Weltschiedsvertrags, in dem die Lebensinteressen- und Ehrenklausel nicht zu finden ist, den Prisenhof zu errichten für gut befunden habe. Er fragt: „Wie sollte auch eine Konferenz, die sich unablässig mit jenen

---

26) Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. VI, S. 4, 5.
27) Ebenda S. 6.
28) Ebenda S. 4.
29) Ebenda S. 5.

Klauseln beschäftigt hat, ihrer gerade beim Abschluß eines so wichtigen Vertrages, wie es die Prisenhofkonvention ist, vergessen haben?"[30])

Meines Erachtens kann hier von „Vergessen" oder sonstiger „Nachlässigkeit" oder gar von „Bosheit"[31]) keine Rede sein. Es handelt sich vielmehr um eine Inkonsequenz, und zwar nicht um die einzige in der Frage der obligatorischen Schiedssprechung.[32]) Auch die Porter-Konvention von 1907 stellt eine Verpflichtung zur

---

[30]) Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. VI, S. 5.

[31]) Ebenda S. 4.

[32]) Lammasch im Staatslexikon der Görres-Gesellschaft, Bd. II, 4. Aufl., 1911, Sp. 1423: „Einen eigentümlichen Widerspruch gegen die Opposition, die von seiten der deutschen Delegierten mit so viel Geist und Energie der obligatorischen Schiedsgerichtsbarkeit entgegengestellt wurde, schien es zu begründen, daß von derselben Seite wiederholt die Einsetzung eines internationalen Kassationshofes zwar nicht für jetzt, aber doch für eine nicht ferne Zukunft angeregt wurde, der berufen wäre, in höchster Instanz über Konflikte auf dem Gebiete des internationalen Privatrechtes zu entscheiden, sowie daß Deutschland neben Großbritannien sogar die Initiative zur Einsetzung eines internationalen Oberprisengerichtes ergriff. Denn gewiß enthält die Einsetzung eines solchen Oberprisengerichtes, das über die Rechtmäßigkeit oder Unrechtmäßigkeit des Vorgehens von Marineoffizieren in Kriegszeiten zu entscheiden hat, eine tiefer eingreifende Beeinträchtigung der Souveränität der Vertragsstaaten als die Berufung eines internationalen Schiedsgerichtes über die Auslegung eines urheberrechtlichen Vertrages oder eines andern Vertrages über Materien des internationalen Privatrechtes." — Siehe ferner Ph. Zorn in der Zeitschr. f. Politik, Bd. II (1909), S. 338ff., insbesondere S. 354: „Danach ist auch die internationale Prisengerichtsbarkeit nichts anderes als frei vereinbarte Schiedsgerichtsbarkeit und zwar obligatorische Schiedsgerichtsbarkeit strengster Art auf einem besonders wichtigen und gefahrvollen Gebiete." S. 362: „Dieser internationale Gerichtshof muß seiner juristischen Konstruktion nach ... als ein obligatorisches Schiedsgericht für den ihm durch die Prisenkonvention zugewiesenen Zuständigkeitsumfang betrachtet werden. Und zwar ist das Oberprisengericht ein obligatorisches Schiedsgericht der allerstrengsten Observanz, dem gegenüber in der ihm durch die Konvention zugesprochenen Zuständigkeit keine Berufung auf die Ehren- und Interessenklausel ausdrücklich vorbehalten ist, somit ein internationales Gericht von so stark obligatorischer Bindung, daß äußerlich das Oberprisengericht sich gar nicht mehr unterscheidet von den auf der Souveränität beruhenden Zwangsgerichten der nationalen staatlichen Gerichtsbarkeit, zudem für Fragen, in denen ihrer Natur nach die Ehre und die Lebensinteressen der Staaten immer aufs höchste und stärkste „berührt" (en tant qu'ils ne touchent pas etc.) sein müssen." — Ph. Zorn, Das Deutsche Reich und die Internationale Schiedsgerichtsbarkeit (Bonner Rektoratsrede). 1911, S. 29: „Die höchste Zuspitzung des Gedankens der obligatorischen Schiedsgerichtsbarkeit, die in der Geschichte des Völkerrechtes bisher überhaupt vorgekommen ist, ist der von Deutschland auf der zweiten Konferenz vorgeschlagene Internationale Prisengerichtshof als oberste Instanz in gewissen Fragen des Seekrieges. Und fast ebenso weit geht in einer Frage juristisch-wirtschaftlich-technischer Natur die sog. Porter-Konvention der zweiten Konferenz, die gleichfalls vom Deutschen Reiche ohne jedes Bedenken angenommen wurde." S. 22, 23: „Darum ist die Ehrenklausel, ob sie ausgesprochen ist oder nicht, immer immanenter Bestandteil der internationalen Schiedsgerichtsbarkeit, und es kann gar kein Obligatorium geben, das stark genug wäre, die Ehrenklausel auszuscheiden. Dies wurde auch, besonders von schweizerischer Seite, auf der zweiten Konferenz sehr richtig betont. Actes et Doc. II, 65. Der schweizerische Delegierte Max Huber erklärte als Überzeugung seiner Regierung: „que les réserves de l'indépendance, de l'honneur et des intérêts vitaux sont essentielles et indispensables" und daß die Schweiz demgemäß „n'est pas en mesure d'accepter aucune proposition qui stipulerait une obligation d'arbitrages sans réserves". — In einer Besprechung der Rektoratsrede Zorns sagt O. Nippold im Juristischen Literaturblatt vom 15. Februar 1912, S. 44: „Er (Zorn) weist dabei mit Recht darauf hin, daß in dem von Deutschland im Haag vorgeschlagenen Prisengerichtshof der Gedanke der obligatorischen Schiedsgerichtsbarkeit eine weit höhere Zuspitzung erfahren hat." Reichskanzler v. Bethmann Hollweg in der Sitzung des

Anrufung eines Schiedsgerichts auf.[33]) Abgesehen von dem Prisenhofabkommen und der Porter-Konvention haben die beiden bevollmächtigten Delegierten des Deutschen Reichs „in scharfsinnigen und zum Teil subtilen Ausführungen jeden konkreten Vorschlag, der in dieser Richtung gemacht wurde",[34]) bekämpft. Es ist mir nie in den Sinn gekommen, den bevollmächtigten Delegierten des Deutschen Reichs wegen ihrer Inkonsequenz bei der Beratung über die Porter-Konvention den Vorwurf der „Nachlässigkeit" oder „Bosheit" zu machen.[35]) Das liegt mir auch bei dem Prisenhofabkommen völlig fern.

Hold v. Ferneck ist überzeugt, meine Zustimmung zu folgendem Satze zu finden: „Man könnte sich in der Tat schwerlich etwas weniger Loyales vorstellen, als wenn ein Staat, der der schiedsgerichtlichen Austragung eines Konfliktes zustimmt, sich im stillen vorbehält, das Erkenntnis des Schiedsgerichts, wenn es ihm zusagt, anzunehmen, und es, wenn es ihm nicht behagt, abzulehnen."[36]) Gewiß stimme ich dem zu. Dabei ist aber gegen Hold v. Ferneck zu bemerken, daß es „einigermaßen irreführen kann", wenn man von „Nichtbehagen" spricht, um meine Auffassung als unrichtig zu bekämpfen. Ich habe nichts auf „Zusagen" und „Behagen" abgestellt, sondern ich habe die Lebensinteressen- und Ehrenklausel aufzuwerfen „beliebt". Ist das etwa dasselbe? Ich schrieb: „Der Staat hat sich durch die Konvention nicht verpflichtet, unter allen Umständen zur Realisierung eines Prisenhofurteils bereitwillig die Hand zu bieten, gleichviel, ob es seine Ehre und seine Lebensinteressen antastet oder nicht. Diese Verpflichtung ist nicht für alle Fälle eingegangen, wo der Staat, wollte er ihr genügen, seine höchsten Zwecke aufs Spiel setzen und sich selbst vernichten müßte. Eine Verpflichtung ohne jede Einschränkung stände im Widerspruch mit der Existenz souveräner Staaten, sie paßt nur für Bundesstaaten."[37])

Ist in einem Schiedsgerichtsvertrag die Klausel der Lebensinteressen und der Ehre ausdrücklich enthalten und ist es richtig, daß sie als jedem Staatsvertrag immanent bezeichnet werden muß, so darf man deshalb noch nicht von „Zusagen" und „Nichtbehagen" sprechen.

Ich bekenne mich vielmehr zum Inhalte der Ausführungen Lammaschs[38]): „Ein Staat, der die Ablehnung des vorgeschlagenen Schiedsgerichts" — und wie ich annehme, auch des Spruchs des angenommenen Schiedsgerichts — „durch den Hinweis auf seine vitalen Interessen oder auf die nationale Ehre begründen muß,

Reichstags vom 30. März 1911: „Deutschland steht den Schiedsgerichtsverträgen nicht ablehnend gegenüber. Wir haben in alle unsere neuen Handelsverträge die Bestimmung aufgenommen, daß Tarifstreitigkeiten einem bestimmten schiedsrichterlichen Verfahren unterworfen werden sollen. Wir haben mit zwei Großmächten allgemeine obligatorische Schiedsverträge abgeschlossen, von denen der eine fortgesetzt in Gültigkeit steht. Deutschlands Betreiben ist es vor allem zu danken, daß im Haag die Einsetzung eines internationalen Prisenhofes zustande gekommen ist." Verhandlungen des Reichstags, 12. Legislatur-Periode, II. Session. 1909/1911. Band 266 Stenographische Berichte. 1911. S. 6003.

[33]) Pohl in Zeitschr. f. Politik, Bd. IV (1910, S. 134 ff. v. Ullmann, Völkerrecht (1908), S. 451

[34]) Lammasch a. a. O., Spalte 1415, 1424.

[35]) Zeitschr. f. Politik, Bd. IV (1910), S. 137, 138.

[36]) Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. VI. S. 13.

[37]) Deutsche Prisengerichtsbarkeit, S. 198.

[38]) Lammasch a. a. O., Spalte 1416.

braucht freilich diese Begründung nicht weiter auszuführen und zu entwickeln, sondern es genügt, daß er überhaupt diesen Einwand vorbringt. Aber diesen Einwand zu erheben, wenn er nicht wirklich begründet ist, wird den Staaten doch meistens widerstreben. Gerade die Selbstachtung der Staaten wird es erfordern, ihre Ehre nicht als allzu gebrechlich und ihre Lebensinteressen nicht als allzu leicht gefährdet hinzustellen."

Hold v. Ferneck vermißt eine Erklärung, welche Umstände es meiner Ansicht nach rechtfertigen würden, daß ein Kriegführender die Durchführung eines Erkenntnisses des Prisenhofes ablehne, und behauptet, daß „ich selbst nicht annehme, daß die Ehre und die Lebensinteressen eines Kriegführenden bereits dadurch tangiert werden, daß der Prisenhof eine Beschlagnahme für rechtswidrig erklärt und aufhebt, welche ein Offizier des Kriegführenden vollzogen hat. Eine solche Annahme würde ja dahin führen, daß der Kriegführende das Urteil immer dann ignorieren dürfte, wenn er im Verfahren unterlegen ist."[39]) Ich weiß mir nicht zu erklären, wie Hold v. Ferneck meine folgenden Sätze übersehen oder mißverstehen konnte: „Daß ein einzelnes Prisenhoferkenntnis nicht imstande wäre, die höchsten Zwecke eines Staates zu gefährden, ist nicht richtig. Auch der einzelne Prisenhofprozeß kann sich zu einer Macht- und Ehrenfrage auswachsen. Ohne den Wert und die Nutzbarkeit einer Streitschlichtung im Wege eines „internationalen Verfahrens" in Abrede zu stellen .... wird man sie doch nur für Streitfragen zweiten Ranges wählen dürfen. Daß Prisenstreitigkeiten regelmäßig zu solchen Fragen gehören werden, steht nicht zu erwarten."[40]) Da Hold v. Ferneck zu wissen wünscht, inwiefern eine Lebensinteressenfrage bei einem Prisenhofprozeß in Betracht kommen kann, erinnere ich nur daran, daß vor nicht allzu langer Zeit englischerseits auf die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe hingewiesen worden ist. England wird niemals einem Prisenhofspruch sich beugen, der eine solche Umwandlung auf hoher See für zulässig erklärt. Unser deutschnationales Interesse in dieser Frage ist das gerade entgegengesetzte, und wir werden darüber niemals einen Prisenhof in einer dem englischen Interesse entsprechenden uns bindenden Weise entscheiden lassen, und zwar können wir hier in keinem einzigen Falle nachgeben, solange der englische und der deutsche Standpunkt sich schroff gegenüberstehen.[41]) Danach kann ich nicht für alle Fälle zugeben, daß man „vollauf berechtigt ist, vorauszusetzen, daß die Staaten den Erkenntnissen des Prisenhofes ohne weiteres Folge leisten werden".[42])

In Artikel 9 der Prisenhofkonvention „übernehmen die Vertragsmächte die Verpflichtung, sich den Entscheidungen des Internationalen Prisenhofs nach Treu und Glauben zu unterwerfen und ihnen in möglichst kurzer Frist nachzukommen".

Hold v. Ferneck schreibt dazu: „Solange die Mächte im Nexus des Prisenhofabkommens stehen, sind sie ... verpflichtet, den Erkenntnissen des Prisenhofes unbedingt Folge zu leisten" (S. 3). Artikel 9 „besagt nicht, ... daß der Kriegführende berechtigt

---

[39]) Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. VI, S. 9, 10.

[40]) Deutsche Prisengerichte, S. 198, 199.

[41]) Zur Umwandlungsfrage vgl. Graf E. Reventlow, Großbritannien, Deutschland und die Londoner Deklaration (Berlin 1911), S. 30ff.

[42]) Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. VI, S. 9.



wäre, den Vollzug eines Urteils des Prisenhofes unter Berufung auf seine Ehre oder seine Lebensinteressen abzulehnen. Die Formel „nach Treu und Glauben" besagt vielmehr, daß ein Staat, der am Prisenhofabkommen beteiligt ist, verpflichtet ist, den Erkenntnissen des Prisentribunals bona fide Folge zu leisten. Täte er es nicht, so würde er Treu und Glauben verletzen" (S. 9).

Daß „nach Treu und Glauben" gleichbedeutend sein soll mit „unbedingt", kann ich nicht zugeben.[43]) Der Nehmestaat ist vielmehr nur verpflichtet, die Prisenhoferkenntnisse nach Treu und Glauben darauf zu prüfen, ob er sie — im Hinblick auf seine Lebensinteressen und seine Ehre — anerkennen kann. Das entspricht dem Willen der kontrahierenden Mächte. Die Selbsterhaltung ist für jeden Staat sein höchstes Gesetz, von dem er bei keinem Vertragschluß lassen will, auch dann nicht, wenn er das Prisenhofabkommen ratifizieren sollte. „Die Selbsterhaltungshandlung ist nicht rechtswidrig." (Vgl. Erich Kaufmann, Das Wesen des Völkerrechts und die clausula rebus sic stantibus, Tübingen 1911, S. 200ff.)

Hold v. Ferneck[44]) ist „der Meinung, daß sich ein Staat gegebenenfalls auch dann auf seine Ehre oder seine vitalen Interessen berufen und damit einer ihm vertragsmäßig auferlegten Pflicht entziehen kann, wenn es sich nicht gerade um einen Schiedsvertrag handelt. Anderseits muß aber doch bedacht werden, daß die Mächte in einzelnen Materien sehr wohl ausdrücklich darauf verzichten können, derartige Reserven einzufügen". Ein solcher Verzicht ergibt sich für Hold v. Ferneck bei der Prisenhofkonvention daraus, daß man unmöglich die Einfügung der Klausel vergessen haben könne auf einer Konferenz, die sich unablässig mit der Klausel beschäftigt habe, sodann aus der ganzen Organisation des Prisenhofes.

Dagegen ist zu fragen: Kann und will ein Staat für Fälle, in denen wirklich seine vitalen Interessen oder seine Ehre engagiert sein werden, ernstlich auf die Klausel verzichten? Hätten die Vertragsmächte der Prisenhofkonvention auf die Klausel für alle Prisenfälle und alle Eventualitäten verzichten zu wollen stillschweigend erklärt, so wäre der Verzicht kein ernstlicher Verzicht. In seiner Eröffnungsrede auf der Haager Konferenz von 1907 hat Nélidow mit Recht die Warnung ausgesprochen: „Vergessen wir nicht, daß es eine ganze Reihe von Streitfällen gibt, in denen für die Individuen wie für die Staaten die Ehre, die Würde und die wesentlichen Interessen engagiert sind und wo ohne jede Rücksicht auf die Folgen weder die einen noch die andern sich jemals bereit finden werden, eine andere Autorität anzuerkennen, als die ihres eigenen Urteils und ihres persönlichen Empfindens."[45]) Auch ich glaube nicht, daß jemals ein Staat für derartige Fälle eine vertragliche Bindung einzugehen willens ist; sie vertrüge sich nicht mit der Souveränität des Staates. Gerade für Prisenstreitigkeiten, wo es sich um Akte der Kriegführung, um Akte unserer Offiziere handelt, kann ein genereller ernstlicher Verzicht auf die Klausel nicht angenommen werden. Daran ist umsomehr festzuhalten, als nach der Prisenhofkonvention die Staaten nicht ad hoc Richter ihres Vertrauens wählen, sondern gerade der in diesem Modus

[43]) Vgl. meine Ausführungen im Archiv für öffentliches Recht, Bd. XXVI, Heft 3, S. 425, Anmerkung 30a.

[44]) S. 5.

[45]) Deutsche Prisengerichtsbarkeit, S. 203.



liegenden Garantien verlustig gehen sollen; da der Prisenhof in einer für den einzelnen Fall ungewissen Besetzung entscheiden würde, kann ein ernstlicher stillschweigender Verzicht, wie ihn Hold v. Ferneck annimmt, unmöglich für alle Fälle erklärt worden sein.

Hold v. Ferneck äußert: „Es ist eben Sache der Staaten, beim Abschluß von Schiedsverträgen und bei der Besetzung der Schiedsgerichte die entsprechende Vorsicht walten zu lassen."[46]) Sehr richtig. Ist denn bei der Prisenhofkonvention die entsprechende Vorsicht angewendet worden, wenn dabei die Vertragsmächte ernstlich gewillt waren, auf die Klausel für alle Fälle zu verzichten? Hold v. Ferneck wird nicht zögern, diese Frage zu bejahen. Denn er behauptet, „daß die Einfügung der Ehren- und Interessenklausel in die Prisenhofkonvention völlig überflüssig wäre, ja daß dieses Abkommen den individuellen Interessen der Staaten weit mehr Rechnung trägt, als irgendein jene Klausel enthaltender Schiedsvertrag" (S. 12).

Und wie begründet Hold v. Ferneck diese überraschende Behauptung? Ganz einfach: „Der Kriegführende hat in jedem einzelnen Prisenfalle die Möglichkeit, eine Verhandlung vor dem Prisenhofe und damit selbstverständlich auch eine Urteilsfällung auszuschließen: er braucht bloß das saisierte Schiff oder Gut freizugeben oder den geforderten Ersatz zu leisten. Damit ist jede Befassung des Prisenhofs mit der Sache ausgeschlossen" (S. 11, 12).

Eine in der Tat sehr einfache Lösung, die wohl „Staunen und Verwunderung" hervorrufen wird. Freilich würde so der Prisenhof ausgeschaltet. Wie stünde es aber um die Ehre des Staates, seiner Offiziere und seiner Prisengerichte? Unsere militärischen Befehlshaber sind korrekt vorgegangen, unsere Gerichte haben gewissenhaft entschieden; und doch sollen wir die Prise freigeben oder den geforderten Ersatz leisten?

Gewiß ist es richtig — und darin stimme ich Hold v. Ferneck zu —, daß sich das Bedürfnis, den Prisenhof zu meiden, selten ergeben wird. Die Berufung auf die Ehre und die Lebensinteressen wird voraussichtlich nicht allzu oft erfolgen. Wenn sie aber erfolgt, soll dann der Nehmestaat eine Beute preisgeben, die ihm nach seiner Überzeugung von Rechts wegen zukommt?

Hold v. Ferneck[47]) antwortet bejahend: „Hierin liegt eine Garantie dafür, daß die Kriegführenden von der Möglichkeit, den Prisenhof zu umgehen, nur dann Gebrauch machen, wenn wirklich schwerwiegende Gründe bestehen. Solche Gründe werden aber voraussichtlich gerade dann vorliegen, wenn das beschlagnahmte Schiff oder Gut im Eigentum eines fremden Staates stand. Eben in diesen Fällen könnte jedoch der Kaptor an die Freigabe eine Verwahrung des Inhalts knüpfen, daß er sich vorbehalte, über die Rechtmäßigkeit auf diplomatischem Wege zu verhandeln."

In der Tat eine seltsame Zumutung! Der Kriegführende soll herausgeben, was er hat und was ihm von Rechts wegen zukommt, und dann soll er auf diplomatischem Wege versuchen, zu seinem Rechte zu kommen. Nach Hold v. Fernecks Ansicht dürften die Mächte, welche wissen, daß sie unter Umständen in die gleiche Lage geraten können, einen solchen Standpunkt zu würdigen verstehen. Ich kann's wirklich nicht glauben, zumal Hold v. Ferneck selbst zugeben muß, daß ein derartiges Vorgehen „dem Geiste der Prisenhofkonvention nicht völlig konform wäre" (S. 12). Dem

[46]) Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. VI, S. 13.
[47]) Ebenda S. 12.



Belligerenten kann nicht zugemutet werden, daß er die Wahrung wesentlichster politischer Interessen mit der Freigabe eines rechtmäßig beschlagnahmten und kondemnierten Gutes erkaufe.

Da Hold v. Ferneck meine Auffassung vom Wesen der Prisenhofkonvention und des Prisenhofs so energisch bekämpft und seinerseits behauptet, daß der Prisenhof ein internationales Berufungsgericht sei, hätte man von ihm wohl erwarten dürfen, daß er sich selbst einem Vorwurf nicht aussetze, den er — allerdings zu Unrecht[48]) — gegen mich erhebt. Warum sagt er denn nicht, was denn das Wesen eines „Gerichts" ausmacht, warum läßt er sich „auf das vielleicht einigermaßen schwierige Problem, worin denn der begriffliche Unterschied zwischen einem Gericht und einem Schiedsgericht liege, nicht ein"? (S. 3, 4).

Hold v. Ferneck schreibt: „Ein Schiedsvertrag, zumindest von der Art, wie solche Verträge bisher geschlossen worden sind, besteht darin, daß zwei oder mehrere Staaten verabreden, im Falle, daß eine Differenz bestimmter Art oder daß irgendeine Differenz zwischen ihnen auftauchen sollte, welche sich auf diplomatischem Wege nicht austragen läßt, ein Kompromiß abzuschließen, um die Sache durch ein Schiedsgericht erledigen zu lassen. Der Schiedsvertrag hat die Rechtswirkung, daß jeder der Kontrahenten verpflichtet ist, ein Angebot des Gegenkontrahenten auf Abschluß eines Kompromisses anzunehmen, wenn die Voraussetzung hierfür gemäß dem Schiedsvertrage eingetreten und wenn das angebotene Kompromiß annehmbar ist. Nichts von alledem ist beim Prisenhofabkommen zu entdecken" (S. 16).

Ich habe die Prisenhofkonvention einen Weltschiedsvertrag genannt, welcher eine zweifellose Anerkennung und Anwendung des Prinzips der sogenannten obligatorischen Schiedssprechung enthalte. Zu meiner Widerlegung hätte also Hold v. Ferneck nachweisen müssen, daß es sich bei der Prisenhofkonvention nicht um obligatorische Schiedssprechung handle. Einen solchen Nachweis versucht er in keiner Weise. Der Unterschied zwischen der sogenannten obligatorischen und der fakultativen Schiedssprechung besteht darin, daß bei der ersteren die Zustimmung der Streitenden im voraus für eine Gruppe von Fällen gegeben wird, die noch gar nicht eingetreten sind, während bei der fakultativen Schiedssprechung die Zustimmung erst nach Eintritt des Streitfalles gegeben wird. Im Prisenhofabkommen wird die Unterstellung der Prisenstreitigkeiten unter das schiedsgerichtliche Verfahren im voraus unbedingt für alle Fälle übernommen, welche die Ehre und die Lebensinteressen des Staates nicht berühren.

Der Prisenhof ist kein den nationalen Gerichten im Instanzenzuge übergeordnetes „Berufungsgericht" schon aus dem einen von mir angeführten Grunde: „Ein Gericht, welches bei seiner Entscheidung nicht zur Anwendung der gleichen Rechtssätze verpflichtet ist, an welche auch das zuerst erkennende Gericht gebunden war, ist diesem nicht im Instanzenzuge übergeordnet" (S. 196). Diesen Satz möchte Hold v. Ferneck „auf eine Verkennung der Rechtslage zurückführen" (15). Wie wenig ich die Rechtslage verkannt habe, ergibt sich aus seinem eigenen Zugeständnis, daß die Prisenhofkonvention nur den Prisenhof und nicht auch die nationalen Prisengerichte anweist,

[48]) Vgl. Deutsche Prisengerichtsbarkeit, z. B. S. 192, insbesondere Anmerkung 2; S. 193, 195.



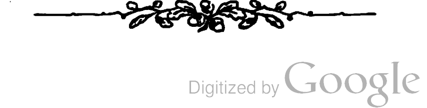
die in Artikel 7 Absatz 2 angezogenen „allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechts" anzuwenden. Doch Hold v. Ferneck meint, hier trete — was nicht übersehen werden dürfe — die Londoner Deklaration ergänzend hinzu. Diese Bemerkung ist einigermaßen irreführend. Was der Prisenhof ist oder nicht ist, darf nur nach dem Inhalt der Prisenhofkonvention bestimmt werden. Denn Prisenhofkonvention und Londoner Deklaration sind kein einheitliches untrennbares Ganzes. Es steht den Mächten frei, die Prisenhofkonvention ohne die Londoner Deklaration zu ratifizieren. Außerdem gibt Hold v. Ferneck zu, daß auch bei Ratifizierung beider Verträge die in London offen gebliebenen Fragen des materiellen Prisenrechts, soweit sie in der heimischen Gesetzgebung in bestimmter Weite geregelt sind, nach dieser Gesetzgebung von den nationalen Prisengerichten zu entscheiden sind. Und doch soll ich „die Rechtslage verkannt" haben? Und doch soll der Prisenhof ein „Berufungsgericht" sein?

Hold v. Ferneck warnt davor, zu übersehen, „daß mit dem Schicksal des Prisenhofes auch das Schicksal der Londoner Deklaration verknüpft ist, und daß, wer dem Prisenhof den Boden abgräbt, auch das mit soviel Mühe errichtete Gebäude des einheitlichen Prisenrechtes ins Wanken bringt".[49]) Dieser Warnung gegenüber möchte ich mich darauf beschränken, wiederzugeben, was Hold v. Ferneck in Grünhuts Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht der Gegenwart, Bd. XXXVI, S. 338 schreibt: „Ist die Deklaration auch in erster Linie dazu bestimmt, die Aktivierung des Prisenhofes zu ermöglichen, so steht doch nichts entgegen, daß die Mächte die darin enthaltenen Regeln zu einer Zeit einhalten, da es vielleicht noch nicht gelungen sein wird, den Prisenhof ins Leben zu rufen. Man trug sich bereits im Schoße der Konferenz mit dem Gedanken an diese Möglichkeit und verschmähte es daher nicht, auch solche Regeln in die Deklaration aufzunehmen, welche vom Prisenhofe nicht angewendet werden können."

Seit mehr als 150 Jahren wird eine „Internationalisierung" der Prisengerichtsbarkeit gefordert. Ob in der nächsten Zeit diese Forderung erfüllt wird, erscheint bei der ablehnenden Haltung des englischen Oberhauses zum mindesten zweifelhaft. Vielleicht ist beim Zusammentritt der dritten Haager Völkerrechtskonferenz das Schicksal der Prisenhofkonvention noch nicht entschieden. Möchte dann — oder schon vorher — die „Internationalisierung" in einer einfacheren, wahreren Weise verwirklicht werden, als man sie 1907 im Haag angestrebt hat. Der deutsche Antrag von 1907, der im Grunde nichts anderes wollte als einen Ausbau des Werkes von 1899, bildet eine gute Grundlage für die weiteren Arbeiten, wenn man nur seinen Fehler vermeidet: er forderte nicht lediglich eine Modifizierung der Schiedsgerichtskonvention von 1899 für den Fall der Entscheidung von Prisenstreitigkeiten, sondern verlangte überflüssigerweise eine besondere, allerdings mit dem Schiedshof in nahe Beziehung gebrachte Organisation. Wer aber für irgendeine überflüssige neue internationale Organisation eintritt, arbeitet in Wahrheit an einer Desorganisation.

---

[49]) Zeitschr. f. Völkerrecht, Bd. VI, S. 18.



Hauptbewaffnung und Unterwasserschutz der Schlachtschiffe.

(Auszug aus dem Vortrag des Ingenieurs Salvatore Orlando in der Italienischen Schiffbau-Technischen Gesellschaft in Rom am 11. November 1911. „Revista Marittima" Dezember 1911.)

(Mit 11 Skizzen.)

1. Die Hauptbewaffnung.

Für die Aufstellung der Artillerie auf einem Kriegschiffe sind im allgemeinen taktische Gesichtspunkte maßgebend. An diese bleibt das Schiff gebunden, sofern die größte Ausnutzung der Artillerie erzielt werden soll. Je nach den verschiedenen Schulen variieren die Gesichtspunkte, sie ändern sich mit den politischen Richtlinien, auf Grund von Folgerungen, die mit Recht oder Unrecht aus Kriegserfahrungen gezogen werden und nach den persönlichen Ansichten derer, die in bestimmten Konstruktionszeiträumen das Kommando über die Flotte haben. Sichere und dauernde Richtlinien hat es niemals gegeben.

Ob die taktischen Gesichtspunkte in der Typentwicklung der Schlachtschiffe vorherrschen sollen oder nicht, ist ein strittiger Punkt. Admiral Motoki Kondo, Generalinspekteur der Schiffsbauten in Japan, sagte auf dem Internationalen Schiffahrtskongreß zu London im Juli 1910: „Der Krieg hat keine neuen Lehren für eine Änderung der Schiffbautechnik gebracht. Die »Dreadnought« ist nur eine logische Folge des Fortschritts der Schiffbautechnik; zu diesem Typ wäre man auch früher oder später gekommen, wenn der Krieg nicht stattgefunden hätte."

Hiernach wäre in der Typentwicklung der Schiffskonstrukteur gegenüber dem Taktiker an führender Stelle.

In Italien überwiegt im allgemeinen das entgegengesetzte Bestreben. Die Ingenieure der Staats- und Privatwerften ordnen ihre Pläne und Entwürfe den taktischen Gesichtspunkten unter.

Schiffbautechnische Gesichtspunkte.

Der Schiffskonstrukteur, der neben der Artillerie den gesamten Organismus des Schiffes berücksichtigen muß, wird gegenüber dem beständigen Schwanken der taktischen Gesichtspunkte, denn die Bestätigung des Erfolges einer Schule durch irgendeine Tatsache fehlt, die Bewaffnung so anordnen müssen, daß sein Entwurf allen möglichen Schulen folgen kann, die in Zukunft vielleicht überwiegen. Hierbei wird er von folgenden Grundsätzen ausgehen:

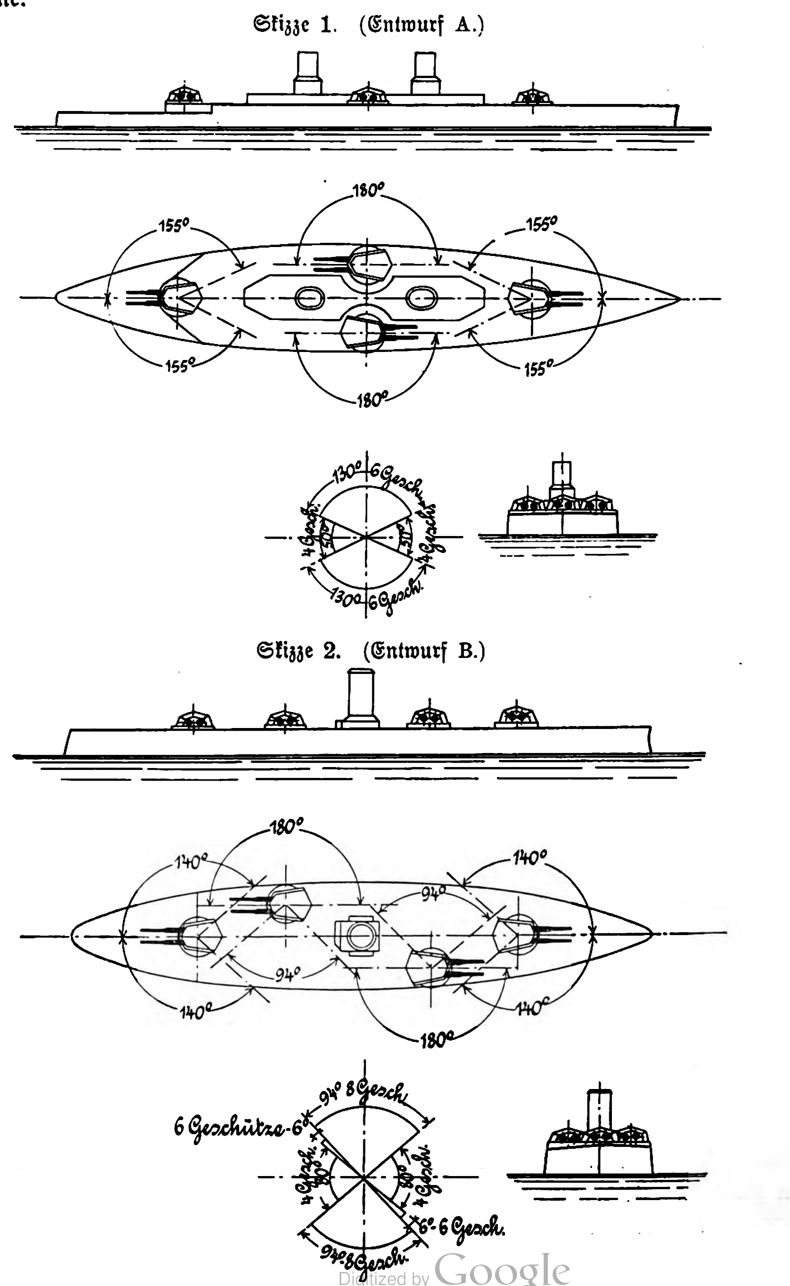
Das Seitenfeuer, der „klassische Schuß", muß vorherrschen. Jeder Turm, der heute soviel kostet wie früher ein ganzes Schiff, muß sowohl nach der einen als auch nach der anderen Seite benutzt werden können; daneben muß die größte Zahl der Geschütze bei den schnellen Manövern der Verfolgung und des Rückzuges auch in der Kiellinie wirken können. Trotz der stärkeren Betonung des Seitenfeuers muß das Bestreichungsfeld eine gewisse Gleichmäßigkeit zeigen, um zu verhindern, daß neben weiten seitlichen Sektoren von größter Wirkung solche von geradezu schwacher Wirkung über Bug und Heck auftreten.

Verteilung der Geschütze auf demselben Deck.

Entwurf A. Aufstellung von 4 Türmen auf demselben Deck in symmetrischer Anordnung, 2 in der Mittelebene und 2 auf den Seiten.

Entwurf B. Aufstellung von 4 Türmen auf demselben Deck, 2 in der Mittelebene und 2 auf den Seiten in Diagonalaufstellung.

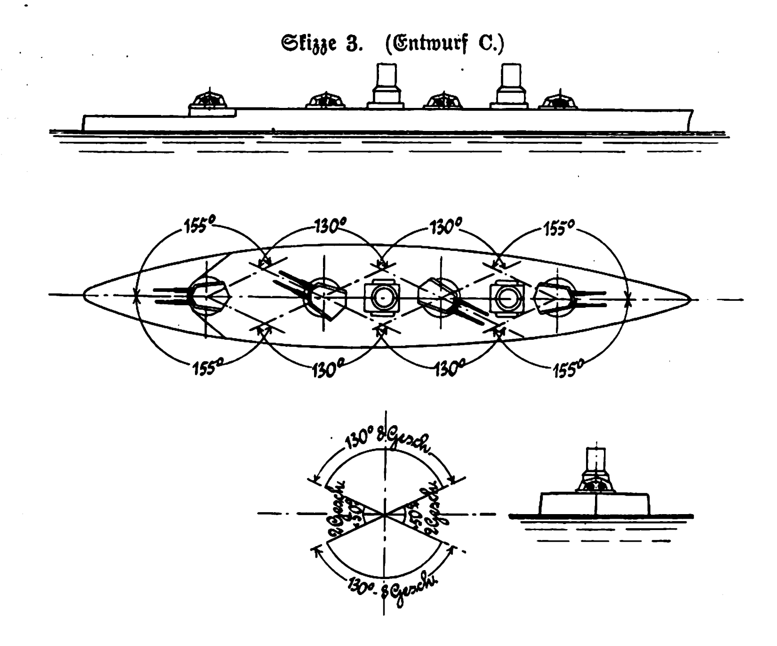
Entwurf C. Aufstellung von 4 Türmen auf demselben Deck, alle in der Mittelebene.



Skizze 1. (Entwurf A.)

Skizze 2. (Entwurf B.)

Skizze 3. (Entwurf C.)



Diese Turmaufstellungen entsprechen nicht den oben angedeuteten Gesichtspunkten, alle Türme nach beiden Seiten und die größte Anzahl von ihnen über die Steven verwenden zu können.

Die gegenseitige Lage der Türme und die aus seemännischen Gründen und wegen der Aufstellung der Mittelartillerie nicht zu unterdrückenden Aufbauten vergrößern die toten Winkel und verringern die nutzbaren Sektoren jedes Turmes. Wenn das Seitenfeuer überwiegen soll, so kann dies bei diesen Turmaufstellungen nur auf Kosten des Bug und Heckfeuers erreicht werden, aber niemals ist das mächtigste Seitenfeuer zusammen mit einem wirksamen Bug- und Heckfeuer hierbei zu erzielen.

Von den Entwürfen A und B, bei denen je 3 Türme in der Kielrichtung und je 2 in den äußersten Sektoren feuern können, weist der Entwurf A Seitensektoren auf, die von nur 3 Türmen, und der Entwurf B solche, die von 4 Türmen gebildet werden; die Ausdehnung der Sektoren von der größten Wirkung beim Entwurf B ist jedoch auf beinahe 90° beschränkt. Der Entwurf C dagegen, der Seitensektoren aller Türme von 130° Ausdehnung hat, kann nur mit einem Turm über jeden Steven feuern und dieser Turm hat nur einen Bestreichungswinkel von 50°.

Auf einem hinlänglich langen Schiffe vom Typ C können zwar theoretisch Seitensektoren größter Wirkung von 140° erreicht werden, wobei die Winkel von kleinster Wirkung auf 40 beschränkt werden; hierbei ist aber Voraussetzung eine übermäßige Verlängerung des Schiffes und Fortfall aller Aufbauten.

Türme mit überhöhtem Feuer.

Die Geschützaufstellungen mit überhöhtem Feuer und 4 Türmen entsprechen den schiffbautechnischen Gesichtspunkten in weitgehendem Maße, weil hierbei jeder Turm nur einen toten Winkel hat.

Bei Anordnung von mehr als 4 Mitteltürmen kann die größtmögliche Ausnutzung der Artillerie wegen der beiden toten Winkel nach vorn und hinten, die das Bestreichungsfeld der hinzukommenden Türme beschränken, nicht erzielt werden.

Wenn man deshalb den Gefechtswert eines Schiffes vergrößern will, so ist es vorzuziehen, das Kaliber der Geschütze zu erhöhen, anstatt ihre Zahl über vier steigen zu lassen.

Bei 4 Türmen, von denen je 2 überhöht sind, hat jeder von ihnen nur einen toten Winkel und einen ununterbrochenen Bestreichungswinkel. Wenn die beiden Türme sehr nahe aneinander aufgestellt sind, so kann der tote Winkel der unteren Türme, der durch die überhöhten Türme veranlaßt wird, 70° für Doppeltürme von 34,3 cm-Kaliber erreichen.

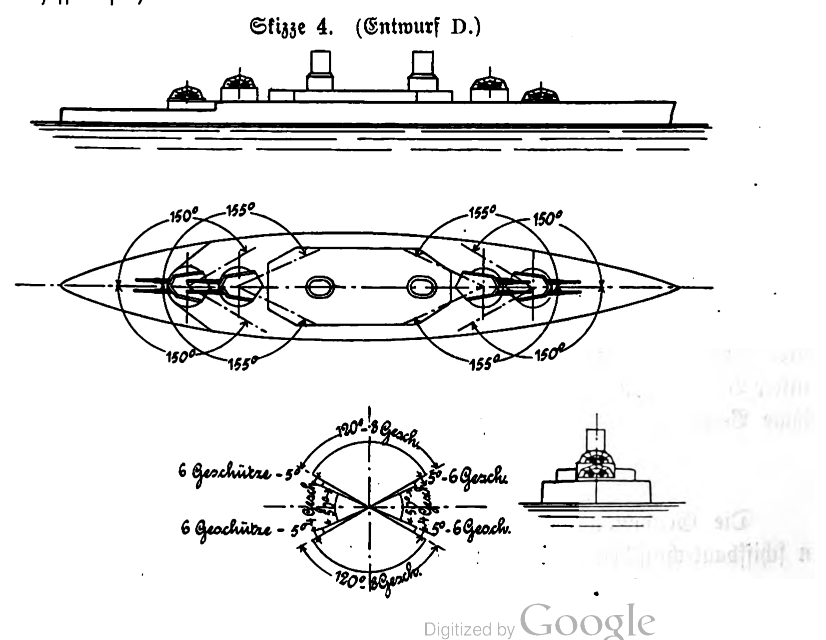
Dieser tote Winkel wird sich mit der Zunahme des Abstandes der Achsen der beiden benachbarten Türme noch vermindern. Die Vergrößerung des Abstandes ist jedoch eng begrenzt durch die Notwendigkeit, die Mündungen der überhöhten Geschütze in einer solchen Stellung zu erhalten, daß sie die untenstehenden Türme durch ihr Geschützfeuer nicht verletzen.

Bei überhöhten Doppeltürmen von 34,3 cm-Kaliber ist daher das Minimum des toten Winkels des unteren Turmes ungefähr 60°, bei Drillingtürmen noch etwas mehr, so daß bei Schiffen mit Doppelturmaufstellungen und überhöhtem Feuer die Seitenbestreichungswinkel von größter Feuerwirkung, wo alle Geschütze gleichzeitig zur Verwendung kommen, 120° nicht überschreiten können.

Verschiedene Aufstellungen von 4 Türmen mit überhöhtem Feuer.

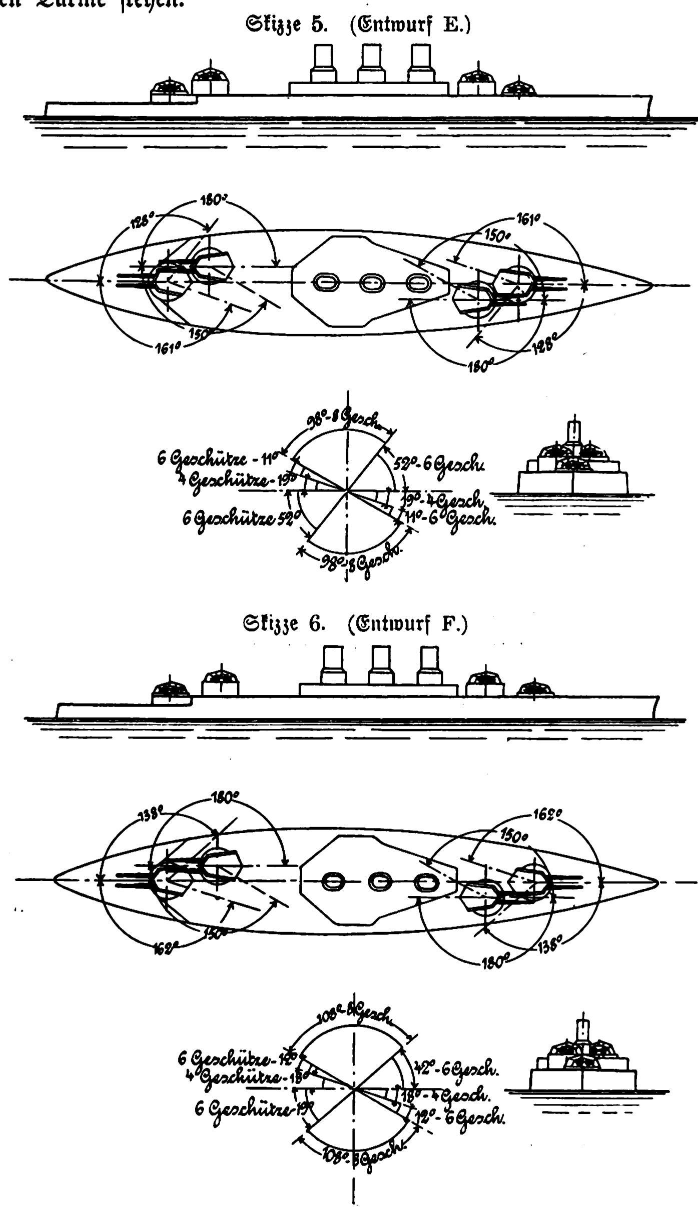
Entwurf D. Aufstellung von 4 überhöhten Türmen, die alle in der Mittelebene des Schiffes stehen.

Skizze 4. (Entwurf D.)



Entwurf E. Desgleichen: 4 überhöhte Türme, von denen die unteren in der Mittelebene und die oberen abwechselnd zur rechten und linken Seite der ihnen benachbarten Türme stehen.

Skizze 5. (Entwurf E.)

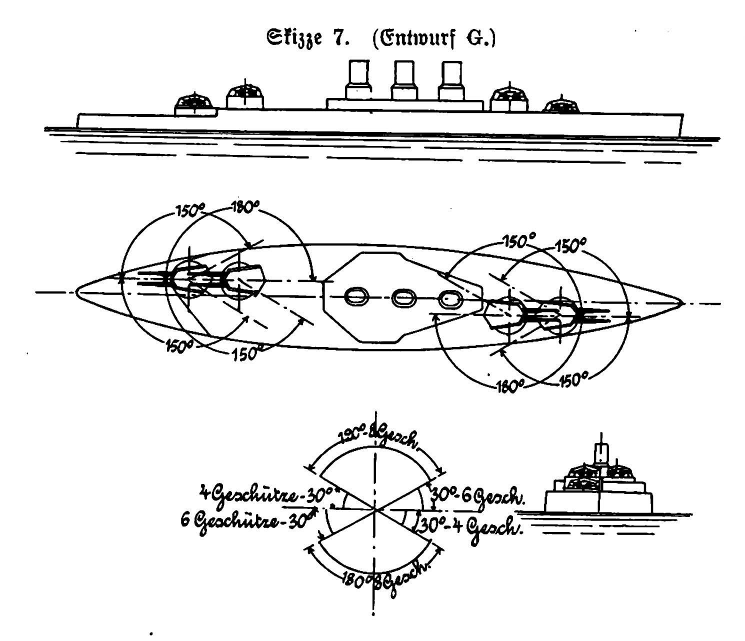


Skizze 6. (Entwurf F.)

Entwurf F. Desgleichen: 4 Türme, wie vorhergehend aufgestellt, aber in einem solchen Abstande, daß ein toter Winkel von weniger als 60° erreicht wird.

Entwurf G. Desgleichen: 4 überhöhte Türme in 2 Gruppen in wechselseitiger Rechts- und Linksaufstellung.

Skizze 7. (Entwurf G.)



Die beigefügten Skizzen erläutern diese vier verschiedenen Aufstellungen, deren erste die klassische Aufstellung des Schiffes „Michigan" ist, während die drei anderen mit der seitlichen Verschiebung der Türme das Bug- und Heckfeuer und das Feuer in den äußersten Sektoren wirkungsvoller gestalten wollen.

Gegenüberstellung der verschiedenen Geschützaufstellungen.

Auf Grund der beigefügten Skizzen und der zugehörigen Bestreichungspläne können die beiden Gruppen A, B, C und D, E, F, G daraufhin geprüft werden, welche Gleichmäßigkeit des Feuers in den einzelnen Richtungen zu erzielen ist und wieweit jeder Typ an eine der zur Zeit bestehenden taktischen Schulen gebunden ist.

Werden die toten Winkel der einzelnen Geschütze addiert, so muß das Schiff, das die kleinste Ziffer liefert, die beste Ausnutzung der Geschütze ergeben. Die Gesamtsumme der toten Winkel für jedes der Schiffe der vorstehend angeführten Gruppen beträgt:

Gruppe I: Alle Türme auf demselben Deck:

A = 460
B = 332
C = 300

Gruppe II: Türme mit überhöhtem Feuer:

D = 220
E = 202
F = 180
G = 180

Aus der Gegenüberstellung dieser Ziffern erhellt die Überlegenheit der II. Gruppe über die I., weil für sie die Summe der toten Winkel bedeutend kleiner ist.

Auch die Ziffern der Summe der Bestreichungswinkel der Türme nach einer Seite von der Mittelebene hin liefern Vergleichungspunkte.

Gruppe I: Alle Türme auf demselben Deck:

A = 490
B = 554
C = 570

Gruppe II: Türme mit überhöhtem Feuer:

D = 610
E = 619
F = 630
G = 630

Im allgemeinen ist also die II. Gruppe der I. auch in der besseren Gesamtausnutzung der verschiedenen Türme im Seitenfeuer überlegen.

Um gemeinsam mit der Gesamtgröße der nutzbaren Bestreichungswinkel die Wirksamkeit des Feuers zum Ausdruck zu bringen, ist jeder Bestreichungswinkel mit der Zahl der in ihm wirkenden Geschütze zu multiplizieren und hieraus die Summe für jedes Schiff zu bilden. Dies ergibt für:

Gruppe I: Alle Türme auf demselben Deck:

A = 1960
B = 2216
C = 2280

Gruppe II: Türme mit überhöhtem Feuer:

D = 2440
E = 2476
F = 2514
G = 2520

Hieraus geht hervor, daß die Schiffe der II. Gruppe Bestreichungsfelder von großer Wirkung haben, die denen der I. Gruppe erheblich überlegen sind.

Für das Feuer direkt vor- oder achteraus kann auf den Schiffen A, B, C nur ein einziger Turm verwendet werden, während die Schiffe mit überhöhtem Feuer über zwei oder drei in dieser Richtung wirkende Türme verfügen.

Unter diesen Verhältnissen würden augenscheinlich die Schiffstypen A, B, C, besonders der Typ C, nicht in der Lage sein, Verfolgungen oder Rückzüge wirkungsvoll auszuführen. Sie würden, um den kürzesten Weg zur Erreichung des Feindes oder zum Eintritt in den Schutzbereich eines Hafens einzuschlagen, dem wirksamen Feuer des Gegners nur das Feuer eines einzigen Turmes entgegensetzen können.

Schiffe von dieser Art befinden sich deshalb im Kampfe mit einem Feinde, der über überhöhtes Feuer verfügt, immer in der Zwangslage, so zu manövrieren, daß sie den Feind unter einem Winkel mit der Mittelebene begegnen, der nicht kleiner ist, als die Hälfte des toten Winkels des unmittelbar dem äußersten Turme benachbarten Turmes, d. h. zwischen 6° und 25°; in diesem Falle könnten sie wenigstens aus 2 Türmen feuern. Im Gegensatz dazu sind die Schiffe der II. Gruppe, besonders die, welche über Bug und Heck 3 Türme zur Verfügung haben, nicht gezwungen, ihren

Kurs zu ändern; sie werden deshalb stets den Vorteil einer großen Freiheit im Manövrieren haben.

Die Schiffe A, B, C müssen dem Feind unter einem gewissen Winkel von der Mittelebene begegnen. Sie müssen deshalb das zu erreichen suchen, was in Fachkreisen eine „einhüllende Taktik“ genannt wird, d. h. sie müssen gemäß den Grundsätzen der betreffenden Schule handeln, die immer einen großen Vorteil über den Feind erreichen will, ohne daß dieser sich ihnen leicht entziehen kann.

Wenn man die Geschwindigkeit des Schiffes betrachtet, dessen Kurs einen beliebigen Winkel mit dem des Feindes macht, so muß die Geschwindigkeit selbst im Verhältnis des Cosinus dieses Winkels vermindert gedacht werden. Ein Schiff beispielsweise vom Typ C, das dem Feinde unter einem Winkel von wenigstens 25° von der Mittelebene begegnen muß, um seine Artillerie nutzbar machen zu können, wird eine Geschwindigkeit V' in einem der Geschwindigkeit des Feindes V parallelen Sinne haben müssen, die gegeben ist durch

$$V' = \cos \cdot 25^\circ \times V = 0{,}90\ V.$$

Dies würde Schiffen mit überhöhtem Feuer von 25 kn Geschwindigkeit einen Vorteil von 2,5 kn geben. Zudem ist der eigene Kurs dieser Schiffe nicht durchaus an ihre Bewaffnung gebunden, und sie können infolgedessen leicht dem Feinde auf dem Rückzuge entfliehen oder ihn in der Verfolgung überholen.

Die beiden Faktoren: größte Ausnutzung der Artillerie und der Antriebsmaschine, führen zu demselben Ergebnis: Die Schiffe mit überhöhtem Feuer sind den Schiffen mit Türmen auf demselben Deck vorzuziehen, ein Grundsatz, den der Verfasser unterstützt und von dem er schon seit 1907 zu beweisen versucht hat, daß er für die italienische Marine der beste ist.

Die Untersuchung, welchem der in den Skizzen dargestellten Schiffe D, E, F, G der Vorrang einzuräumen ist, führt zu folgendem:

Die obige Gegenüberstellung von Zahlen zeigt die Überlegenheit der Schiffe E, F und G über das Schiff D, insofern als sie 3 Türme beim Schusse über Bug und Heck, also in gewissem Sinne drei Viertel ihrer gesamten Artillerie benutzen können, während das Schiff D nur die Hälfte davon verwerten kann.

Wenn man die Feuerwirkung in den äußersten Sektoren statt ausschließlich die Feuerwirkung über Bug und Heck prüft, so ergeben sich als Bestreichungswinkel, die nur von 2 Türmen beschrieben werden:

D = 50°
E = 19°
F = 18°
G = 30°

Danach müssen die Schiffe E und F, deren untere Türme in der Mittelebene, deren obere rechts und links von den unteren aufgestellt sind, als die besten betrachtet werden.

Beim Verlust eines Turmes wird bei derartig armierten Schiffen immer noch der entsprechende Steven wohlgeschützt bleiben. Auch wenn beide Türme derselben Gruppe gefechtsunfähig würden, könnte über den betreffenden Steven von den Türmen der entgegengesetzten Seite, abgesehen von einem kleinen Winkel von 18° bis 19°,

gefeuert werden. Verfolgung und Rückzug können daher äußerst wirksam ausgeführt werden, wenn das Schiff dem Feinde den Bug oder das Heck zukehrt. In einer solchen Stellung wird der Artillerie und den Torpedoschüssen eine weit geringere Zielscheibe dargeboten, während der Panzerschutz in einem spitzen Winkel zu dem Feuer des Feindes liegt. Allerdings wird das Schiff, das sich in der Ebene der Flugbahn eines Geschosses bewegt, einer größeren Gefahr ausgesetzt; aber diese Gefahr wird durch die größere Schwierigkeit der Visiereinstellung bei der Geschwindigkeit des Schiffes unter solchen Kursverhältnissen aufgehoben. Deswegen können Schiffe, die wie Entwurf F bewaffnet sind, mit gleicher Feuerwirkung die Theorie der „einhüllenden Taktik“ oder die des Admirals Fournier annehmen, weil sie mit Ausnahme eines Sektors von 18° in jeder Richtung über nicht weniger als drei Viertel ihrer Artillerie verfügen können.

Die Bestreichungswinkel bei der größten seitlichen Feuerwirkung unter der Annahme der Mitwirkung aller Geschütze betragen für die verschiedenen Schiffe mit überhöhtem Feuer:

D = 120°
E = 98°
F = 108°
G = 120°

Diese Sektoren ließen sich auf den Schiffen D, F und G vergrößern, wenn der tote Winkel der Türme kleiner als 60° gehalten werden könnte. Für die Gesichtspunkte der einhüllenden Taktik sind die Schiffe D und G, die Sektoren von 120° haben, besser geeignet als E und F. Unter Berücksichtigung des stärkeren Bug- und Heckfeuers verdient wieder Typ G vor D den Vorzug.

Die Schiffe E und F, oder besser das Schiff F, das einen Seitensektor größter Feuerwirkung von 108° hat und deswegen nur um ein Geringes den anderen unterlegen ist, dabei aber eine große Feuerwirkung in den äußersten Sektoren gestattet, nähert sich am meisten dem praktischen Ziele des Schiffskonstrukteurs.

Unterwasserschutz.

Es wird zur Zeit allgemein anerkannt, daß auf den Unterwasserschutz neuer Schlachtschiffe besonderer Wert zu legen ist und daß dessen Durchbildung eingehendes Studium erfordert. Die Versuche an alten Schiffen und die Lehren des russisch-japanischen Krieges zeigen, daß die Unterwasserexplosionen die schwerste Gefahr für ein Kriegschiff sind und daß es hiergegen wirksamer als bisher geschützt werden muß.

Die bisher gewählten Schutzmaßnahmen bestehen hauptsächlich in einem dreifachen Boden oder in einer leichten Panzerung der Außenhaut. Beides hat sich wegen des ungenügenden Widerstandes der Wände als unwirksam erwiesen.

Die schnelle Verminderung des Druckes, die sich schon in kurzen Entfernungen von dem Explosionszentrum zeigt, hat dazu geführt, den Unterwasserschutz in innere gepanzerte Längsschotte zu verlegen, die soweit wie möglich von der Bordwand entfernt angeordnet werden. Nach allgemeinen Annahmen soll ein gepanzertes Längsschott nicht weniger als 5 m von der Bordwand entfernt sein, wenn es als Unterwasserschutz eine gewisse Sicherheit bieten soll. Der Raum zwischen Längsschott und Außen-

haut muß durch wasserdichte Querschotte unterteilt werden, um die seitliche Ausdehnung der Explosionswirkung zu begrenzen. Diese Art des Unterwasserschutzes bietet jedoch keine absolute Sicherheit, weil die Längsschotte wegen ihrer großen Höhe nicht imstande sind, der schweren Belastung einer Unterwasserexplosion standzuhalten. Bei dem großen Druck, den eine solche Explosion erzeugt, hat sich bisher in der Praxis keine Verstärkung der Längsschotte als ausreichend erwiesen. Sie werden in jedem Falle derartig durchgebogen, daß sie an den Verbindungsstellen mit dem Panzerdeck und dem Doppelboden abreißen.

Es ist daher neben dem großen Abstande der gepanzerten Schotte von der Außenhaut und der guten Zelleneinteilung anzustreben, daß

1. die Quer- und Längsschotte, die der Explosion widerstehen oder sie wenigstens dämpfen sollen, die geringstmögliche Höhe erhalten, um den größten Widerstand leisten zu können, und daß

2. das bei einem Bruch der gepanzerten Schotte bis zur Schwimmebene eingedrungene Wasser keine wesentlichen Querbewegungen annehmen kann.

Diesen Anforderungen werden Panzerdecks von dem üblichen trapezförmigen Querschnitt nicht gerecht.

Gegenwärtige Formen des Panzerdecks.

Die gegenwärtige Form des Panzerdecks, in der Mitte horizontal und oberhalb der Wasserlinie liegend, an den Seiten geneigt, ist auf die Bedingung zurückzuführen, die Kolbenmaschinen und Zylinderkessel unter ihm unterbringen zu können. Mit der Lage oberhalb der Schwimmlinie ist der Vorteil verbunden, daß bei Leckagen in der Umgebung der Schwimmlinie der Inhalt der vollgelaufenen Abteilungen beschränkt und das Breitenträgheitsmoment in der Schwimmebene nicht so weit verringert wird, daß die Stabilität leidet. Die Wahrscheinlichkeit von Unterwasserangriffen ist bei der Entstehung dieser Decksform nur gering eingeschätzt, es ist vielmehr angenommen, daß das Schiff durch das Panzerdeck von der Schwimmebene bis zum Kiele geschützt sei. Der nutzbare Schutz der gegenwärtigen Panzerdecks ist demnach auf Artillerieangriffe beschränkt.

Dringt infolge eines Unterwasserangriffes Wasser in Abteilungen unter dem Panzerdeck ein, so kann bei der hohen Lage des Panzerdecks über der Schwimmlinie das Wasser in den Abteilungen zwischen dem gepanzerten Längsschott und dem geneigten Panzerdeck sich bewegen und beim Schlingern Wirkungen herbeiführen, die sowohl für die Sicherheit der wasserdichten Schotte als auch für die Stabilität schädlich werden. Noch schlechter werden die Stabilitätsverhältnisse, wenn das Wasser auch in die Mittelabteilungen eindringt, weil es ein bewegliches Gewicht im Innern des Schiffes darstellt.

Der Verlust der „Morosini", der „Victoria" und der russischen Schiffe bei Tsushima, die unterhalb des Panzergürtels getroffen wurden und kenterten, deutet auf diesen schwachen Punkt der heutigen Schlachtschiffe.

Widerstand der Panzerdecks gegen Unterwasserexplosionen.

Es ist bekannt, daß die lebhafteste Wirkung von Unterwasserexplosionen sich in wagerechter Richtung und in der Richtung von oben nach unten bemerkbar macht,

während die Wirkung von unten nach oben geringer ist. Aus diesem Grunde haben bei den ausgeführten Versuchen die Panzerdecks Unterwasserexplosionen widerstanden, bei denen die unter dem Panzerdeck aufgestellten Längs- und Querschotte in weitem Umkreise vernichtet wurden.

Warum also verwendet man nicht dieses Deck als Mittel für den Unterwasserschutz, während der Seitenpanzer und die sonstige wasserdichte Unterteilung als Schutz gegen Artilleriewirkung bleibt?

Durch Herabsenkung des Panzerdecks in seinen Seitenteilen können die schon angeführten Anforderungen einer großen Beschränkung der Höhe der gepanzerten Längsschotte und des in die Seitenzellen eindringenden Wassers vereinigt werden, wodurch sich der Schutz der Schwimmfähigkeit und der Stabilität wesentlich erhöhen läßt.

Allgemeine Anordnungen des Panzerdecks.

Es wird vorausgeschickt, daß alle nachfolgenden Angaben und Berechnungsergebnisse sich auf ein Schlachtschiff von folgenden Abmessungen beziehen:

Länge zwischen den Loten	156,28	m
Länge in der C. W. L.	165,28	=
Größte Breite	27,80	=
Tiefgang	7,95	=
Deplacement	21000	t
Höhe des Deplacementschwerpunktes über Kiel	4,50	m
M. F.	7,00	=

Bei dem Entwurf sind die Seiten des Panzerdecks horizontal in Höhe Unterkante Seitenpanzer angeordnet, während beim mittleren Teil die übliche Lage oberhalb der Schwimmebene wegen der Anordnung der Rauchfänge beibehalten werden mußte. Vorn, außerhalb der Munitionskammern, läuft der an den Seiten wagerechte Teil des Panzerdecks von einer Bordwand zur andern; hinten ist er gesenkt und bildet den unteren Schutz für die Rudermaschine und die Torpedoausstoßrohre. Der erhöhte mittlere Teil des Panzerdecks ist nach hinten bis an den Steven geführt und bildet den oberen Schutz der Rudermaschine und der Ausstoßrohre.

Bessere Widerstandsfähigkeit der Längsschotte.

Bei der vorliegenden Konstruktion beträgt die größte Höhe der Längsschotte 4,5 m im mittleren Teile und 2,70 m im Hinterschiff, während bei der bisherigen Anordnung des Panzerdecks die Höhen von der Innenbeplattung des Doppelbodens aus gerechnet 7,45 m und 5,65 m betragen. Unter der Annahme eines gleichmäßig verteilten Druckes bei einer Unterwasserexplosion wachsen die Biegemomente für die Versteifungen in den gefährlichen Querschnitten mit dem Quadrate, die Durchbiegungen mit der vierten Potenz ihrer Länge. Es werden daher die Verbiegungen der Längsschotte erheblich geringer sein als bei einem erhöhten Panzerdeck, und es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß im ungünstigsten Falle nicht mehr als eine der großen Mittelabteilungen vollaufen wird. Hierzu kommt, daß nach den ausgeführten Versuchen mit der Widerstandsfähigkeit des Panzerdecks zu rechnen ist, so daß ein großes Reservedeplacement und eine große Reservestabilität erhalten bleibt, was bei der gewöhnlichen Form des Panzerdecks nicht der Fall ist.

Die wagerechte Anordnung des Panzerdecks stellt außerdem eine wirksame Versteifung des äußeren Panzergürtels gegen wagerechte Drücke dar und ergibt eine solide Verbindung des Panzerdecks mit der gepanzerten Seitenwand.

Die vorgeschlagene Konstruktion des Panzerdecks beansprucht an sich kein Mehrgewicht und bringt durch die verringerte Höhe der gepanzerten Längsschotte eine Ersparnis, die bei dem angeführten Beispiel ungefähr 190 t beträgt.

Bessere Widerstandsfähigkeit der Querschotte.

Die Querschotte werden wegen ihrer geringeren Höhe widerstandsfähiger als im Falle des erhöhten Decks, besonders die, welche zwischen den gepanzerten Schotten und der Außenhaut des Schiffes liegen. Ihre Zahl wird daher auch unter Berücksichtigung des Falles, daß die Explosion eines Torpedos mehrere von ihnen zerstören kann, verringert werden können.

Geringerer Inhalt der überschwemmten Seitenabteilungen.

Unter der Annahme, daß das Schiff auf eine Länge von 20 m aufgerissen wird und drei hintereinander liegende Seitenabteilungen vollaufen, wird der Unterschied des eindringenden Wassers in beiden Fällen folgender sein, wenn die Abteilungen zwischen Spant 63 und 81 im vorliegenden Entwurf zur Berechnung herangezogen werden:

Inhalt bei versenktem Panzerdeck	472 cbm
Inhalt bei erhöhtem Panzerdeck	658 „

Die Stabilität wird bei einem Schiff mit versenktem Panzerdeck durch das in die Seitenabteilungen eindringende Wasser, abgesehen von der geringen Änderung des Tiefganges, nicht beeinflußt, da es nur einen begrenzten Raum unterhalb der Schwimmebene füllt.

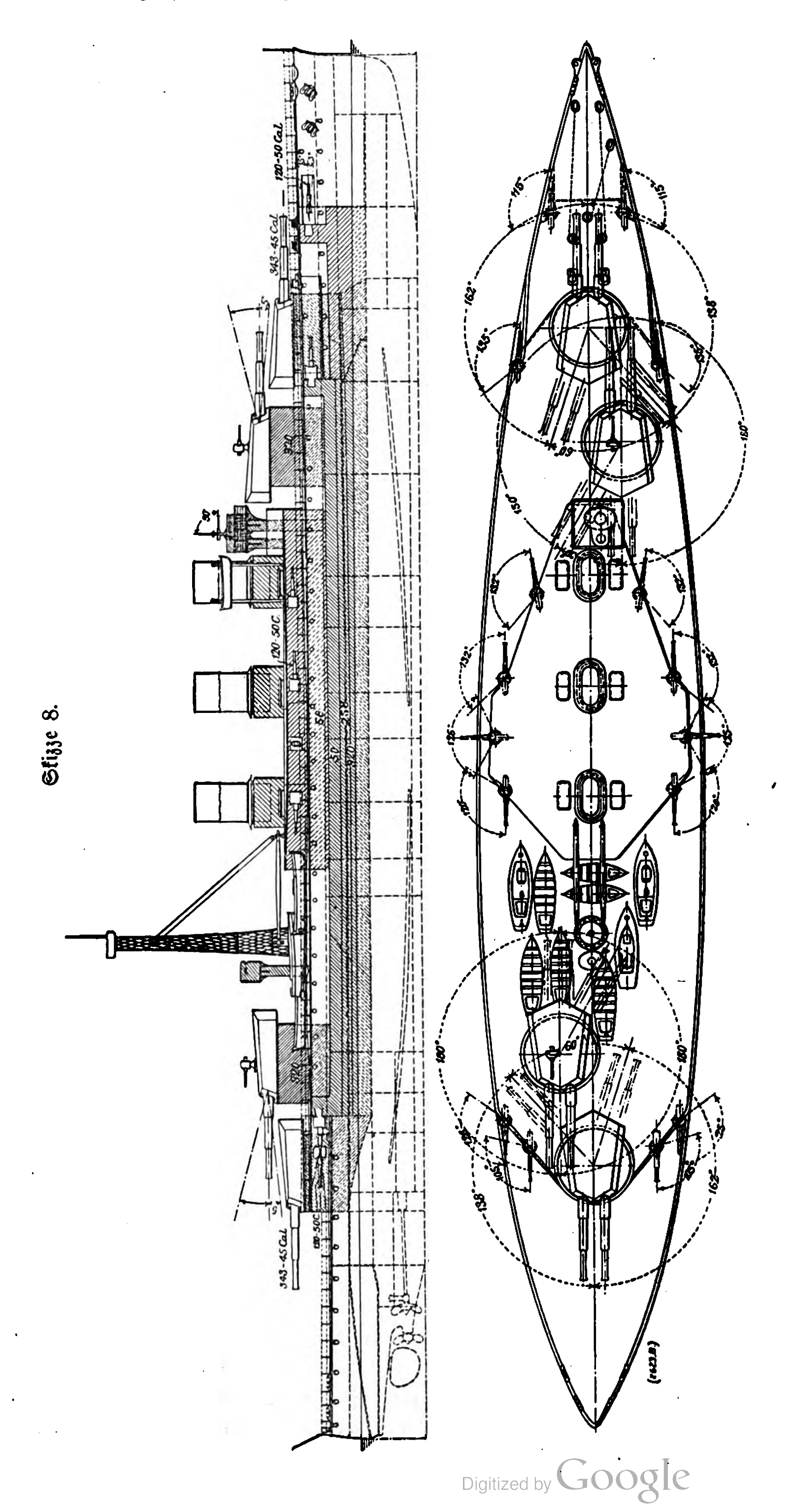
Neigungen des Schiffes mit versenktem Panzerdeck durch Überschwemmung der Seitenabteilungen.

Aus einer überschläglichen Berechnung der Höhe des Systemschwerpunktes des Schiffes ergibt sich, daß die Höhe des Breitenmetazentrums über dem Systemschwerpunkte etwa 2 m betragen wird. Wird zur Abkürzung der Berechnungen angenommen, daß diese Höhe für Neigungen bis zu 10° konstant bleibt, so würden die Neigungen des Schiffes im Falle der Überschwemmung einer, zweier oder dreier Seitenabteilungen betragen:

Überschwemmte Abteilungen	Neigungen
Spant 63—68	2°
„ 63—75	5°
„ 63—81	7°

Größere Neigungen des Schiffes mit hohem Panzerdeck.

Bei einem Schiff mit hohem Panzerdeck liegen die Verhältnisse anders, insofern als die Abteilungen von dem eingedrungenen Wasser nicht ganz gefüllt werden. Infolgedessen fällt für das Breitenträgheitsmoment der Schwimmlinie der Teil zwischen

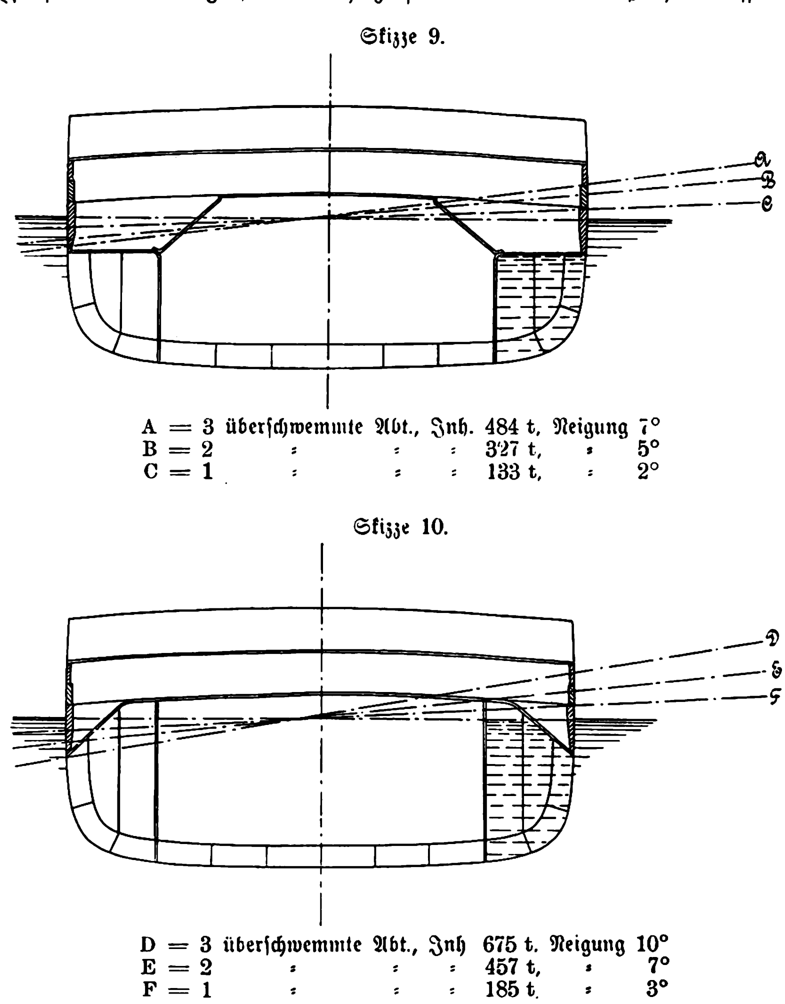


Skizze 8.

Außenhaut und gepanzertem Längsschott fort und die metazentrische Höhe wird verringert. Hierzu kommt die große Neigung des Schiffes beim Vollaufen von drei Seitenabteilungen, die etwa 10° betragen wird und auf der einen Seite Unterkante-Panzer austauchen läßt, auf der andern Seite Oberkante-Panzer der Schwimmlinie nähert.

Neigungen, wenn die Seiten- und Mittelabteilungen überschwemmt werden.

Bisher war angenommen, daß die gepanzerten Längsschotte durch die Unterwasserexplosion nur verbogen, aber nicht zerstört werden und daß ihre Wasserdichtigkeit



Skizze 9.

A = 3 überschwemmte Abt., Jnh. 484 t, Neigung 7°
B = 2 „ „ „ 327 t, „ 5°
C = 1 „ „ „ 133 t, „ 2°

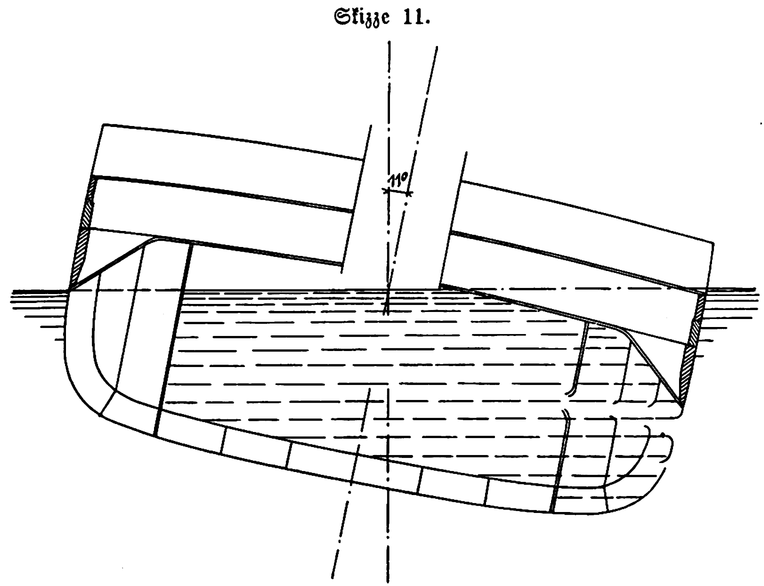
Skizze 10.

D = 3 überschwemmte Abt., Jnh 675 t. Neigung 10°
E = 2 „ „ „ 457 t, „ 7°
F = 1 „ „ „ 185 t. „ 3°

erhalten bleibt. Es ist schon erwähnt, daß Seitenwände von großer Höhe, wie die von Schiffen mit erhöhtem Panzerdeck, ungenügende Widerstandsfähigkeit geben. Die ausgeführten Versuche haben den Beweis für diese Behauptung erbracht. Desgleichen ist angedeutet, um wieviel widerstandsfähiger die gepanzerten Längsschotte wegen ihrer geringeren Höhe und wegen der Art ihrer Verbindung mit dem Panzerdeck werden können, wenn das Panzerdeck versenkt angeordnet wird. Die Annahme ist daher

berechtigt, daß die gepanzerten Schotte letzterer Anordnung wahrscheinlich einem Unterwasserangriff gewachsen sein werden. Aber auch bei der gewagten Annahme, daß die Schotte in beiden Fällen in gleicher Weise nachgeben und daß deshalb die Querschotte, welche die Seitenabteilungen begrenzen, stark beschädigt werden, daß ferner nur die Panzerdecks Widerstand leisten und daß deshalb das Wasser in eine der mittleren Kesselabteilungen eindringen kann, würden die Stabilitätsverhältnisse immer für das versenkte Panzerdeck sprechen. Denn abgesehen von dem geringeren Gewicht des eingedrungenen Wassers, kann bei der besonderen Querschnittsform der Abteilung der Schwerpunkt des Wassers sich nur wenig von der Mittelebene bei Neigungen verschieben. Der Abstand kann sogar praktisch auf 0 beschränkt werden, wenn die Breite des mittleren, ebenen Teiles des Panzerdecks auf das geringste zulässige Maß beschränkt wird.

Skizze 11.



Bei dem vorliegenden Entwurf würde z. B. beim Vollaufen der mittleren Kesselabteilung bei 7° Neigung des Schiffs der Schwerpunkt nur 0,21 m von der Mittelebene wandern und hierdurch den Krängungswinkel um 0° 15′ vergrößern.

Bei einem Schiffe mit erhöhtem Panzerdeck wird das Wasser, das in die mittlere Abteilung eindringt, bis zu bestimmten Neigungen einen Inhalt von trapezförmigem Querschnitt annehmen, dessen Schwerpunkt sich bei Vergrößerung der Neigung des Schiffes immer mehr nach der eintauchenden Seite hin verschiebt und infolgedessen eine Vergrößerung der Neigung herbeiführt.

Zu diesen statischen Gleichgewichtsbedingungen des Schiffes kommen noch die weit wichtigeren Folgen der periodischen, schwingenden Bewegungen des Schiffes. In Abteilungen von großer Breite, wie sie die heutigen Schiffe haben, werden durch die sich frei bewegenden Wassermassen lebendige Kräfte erzeugt, unter deren Wirkung nicht nur der Schwerpunkt der Wassermassen die Lage des statischen Gleichgewichts

überschreitet, sondern auch wagerechte Trägheitskräfte erzeugt werden, die den Neigungswinkel des Schiffes vergrößern können.

Um die Gefahren und die Nachteile, die bei Leckagen der Außenhaut entstehen, zu vermeiden, können je zwei gegenüberliegende Seitenabteilungen derart miteinander vereinigt werden, daß beim Eindringen des Wassers in die Abteilung einer Seite sich gleichzeitig die der gegenüberliegenden Seite anfüllt.

Für den Fall der Zerstörung der Außenhaut auf 20 m Länge, würde bei der Annahme, daß die Längsschotte unversehrt bleiben, die Menge des in die kommunizierenden Abteilungen des Schiffes eingedrungenen Wassers betragen:

Mit erhöhtem Panzerdeck	. . . .	1316 cbm
" versenktem Panzerdeck	. . . .	944 "

Neben dem Vorteile der geringeren Wassermenge, die in ein Schiff mit versenktem Panzerdeck eintreten kann, muß berücksichtigt werden, daß das eingedrungene Wasser als ein festes hinzukommendes Gewicht betrachtet werden kann, während im andern Falle die überschwemmten Abteilungen sich nicht vollständig füllen können, so daß zwei kommunizierende Gefäße geschaffen werden, in denen das Wasser unter sehr schädlichen Folgen für die Stabilität des Schiffes sich verschieben kann. Werden durch besondere Verschlüsse die beiden überschwemmten kommunizierenden Abteilungen nach dem Füllen der Zellen getrennt, so kann bei erhöhtem Panzerdeck die an der lecken Seite befindliche Abteilung bei den Rollbewegungen des Schiffes sich leeren, während die andere, stets vollbleibende dazu beiträgt, daß das Schiff sich auf die nichtverletzte Seite neigt. Bei Schiffen mit versenktem Panzerdeck kann dieser Fall zunächst nicht eintreten, weil auch bei Neigungen bis zu 7° oder 8° die überschwemmten Abteilungen immer vollständig unterhalb der Schwimmebene bleiben.

Wird nur die mittlere Abteilung von Spant 70 bis 75 überschwemmt, so überschreitet das ins Innere eines Schiffes mit erhöhtem Panzerdeck eingedrungene Wasser 2100 t, und diese bedeutende Wassermasse kann sich von einer Seite zur andern bewegen, sei es durch die selbsttätigen Verbindungsmittel oder durch die Beschädigungen der Längsschotte.

Bei Schiffen mit versenktem Panzerdeck ist in diesem Fall eine Wasserbewegung in den Seitenabteilungen unmöglich, während in den Mittelabteilungen die Bewegung wegen der Form des Panzerdecks in beschränkten Grenzen gehalten wird oder gänzlich vermieden werden kann.

Wasserdichte Unterteilung des Schiffsraumes.

Auf Grund der vorstehenden Erwägungen könnte die wasserdichte Unterteilung eines Schlachtschiffes nach folgenden Gesichtspunkten durchgeführt werden:

1. Das Panzerdeck müßte versenkt sein, wie es auf den beigefügten Skizzen gezeigt ist. Der Panzergürtel erstreckt sich zu beiden Seiten der Unterkante des Panzerdecks nach oben, die Längsschotte reichen bis zum Panzerdeck.

2. Die wasserdichten Abteilungen müßten von Bord zu Bord durchgeführt werden und dürften nicht miteinander in Verbindung stehen.



3. Die Mittellängsschotte müßten aufgegeben werden.

4. Die Seitengänge zur Verbindung der Räume und zum Munitionstransport müßten fortfallen.

5. Die längslaufenden Schutzschotte müßten in einer Entfernung von nicht weniger als 5 m von der Außenhaut angeordnet sein.

6. Der größte Inhalt der mittleren Abteilungen müßte auf 1000 cbm beschränkt werden.

Die Anordnung eines dreifachen Bodens wird für unvorteilhaft gehalten, besonders unter den Maschinen und Kesseln, weil die Gefahr der Unterwasser-Explosionen hauptsächlich längs den Seiten des Schiffes vorhanden ist. Die Annahme einer neuen inneren Umhüllung in einem vernunftgemäßen Abstande von dem normalen Doppelboden würde zu einer Erhöhung der Maschinen, der Kessel und des Panzerdecks mit einer entsprechenden Vergrößerung der Seitenhöhe des Schiffes zwingen. Das würde mit einer Verringerung der Stabilität, einer Vergrößerung der äußeren Zielscheibe, einem geringeren Schutz der Antriebsmaschine und einem größeren Gesamtgewicht des Schiffes verbunden sein. Deshalb wird es für besser gehalten, nur einen Doppelboden zu wählen und auch für diesen nur eine beschränkte Höhe zuzulassen, die 1,06 m betragen könnte.

Bei Fortfall der Mittellängsschotte müssen die Maschinen in drei Abteilungen aufgestellt werden, die drei voneinander unabhängige Gruppen bilden. Hierdurch wird die Verwendung von Aktionsturbinen bedingt. Diese Anordnung bringt den Vorteil der Unabhängigkeit der Wellen und des besseren Wirkungsgrades, der bei Schrauben von größerem Durchmesser erzielt wird.

Die Kessel müßten in sechs Abteilungen untergebracht werden. Sie würden drei Gruppen bilden, von denen jede eine Maschine antreiben könnte.

Jede weitere Unterteilung schädigt die Gleichförmigkeit der Überwachung der verschiedenen Kesselgruppen, die für einen guten Wirkungsgrad der Maschine, besonders aber für die Manövrierfähigkeit bei schnellen Fahrtänderungen immer erforderlich ist.

Jede Abteilung müßte außer den gewöhnlichen Treppen mit einem elektrischen Aufzuge versehen sein, während zur Vereinfachung des Verbindungsdienstes jede Gruppe von zwei Kesselräumen nicht durch Querbunker getrennt werden dürfte. Auf diese Weise kann mit Hilfe von kleinen Schleusen mit selbsttätigem Verschluß eine Verbindung zwischen den beiden Kesselräumen auf eine einfache und sichere, von jedem mechanischen oder elektrischen Mittel unabhängige Art hergestellt werden, wodurch die Gefahr beseitigt wird, daß durch die Verletzung der mechanischen oder elektrischen Verbindungsmittel schnelle Befehlsübertragungen von Abteilung zu Abteilung verhindert werden.

Bei gewöhnlichen Fahrten müßte die Bekohlung aus den Längsbunkern stattfinden, während im Kampfe diese durch Falltüren von einer den gepanzerten Schotten angepaßten Dicke geschlossen werden müßten. Nur die Querkohlenbunker und die Ölvorräte könnten in diesem Falle gebraucht werden.

Das Fassungsvermögen der Kohlenbunker für ein Schiff von 21 000 t würde sich wie folgt darstellen:

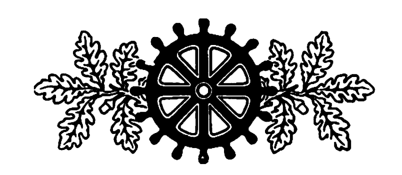
Querbunker Spt. 41—43	. . . .	170 t
„ „ 56—58	. . . .	200 t
„ „ 68—70	. . . .	240 t
„ „ 80—81	. . . .	120 t
Gesamte Querbunker	. . . .	730 t
Seitenbunker unter dem Panzerdeck	. . . .	1282 t
Zusammen	. . . .	2012 t
Fassungsvermögen der Ölbehälter im Doppelboden	. . . .	590 t

Die weiteren wasserdichten Teilungen würden aus Querschotten unter den Türmen, unter den verschiedenen Decks, wo der Doppelboden aufhört, und unter den Munitionskammern bestehen, wovon die letzteren mit einer leichten Panzerung zu versehen sein würden.

Auf einem derartigen Schiff würde der Inhalt der wasserdichten Abteilungen 1000 cbm nicht erreichen, die größten Abteilungen (zwischen Spt. 43—51) würden 979 cbm, die mittleren Maschinenabteilungen ungefähr 815 cbm fassen.

Im Bereiche der Schwimmebene müßten in einer Höhe von 2,5 m sowohl bei den vom Panzer geschützten Teilen als auch bei den ungeschützten Teilen an den Enden wasserdichte Zellen angeordnet werden, um das bei Verletzung des Panzergürtels eindringende Wasser zu beschränken. Die äußersten Zellen an den Enden des Schiffes könnten als Kohlenbunker zu Schutzzwecken zwischen Panzerdeck und Außenhaut ausgenutzt werden, während die Zellen hinter dem Panzer die Anordnung hinlänglich großer Seitengänge für Bordzwecke gestatten, wo die weniger wichtigen Hilfsmaschinen, wie die Frischwassererzeuger, Backgeräte, Waschgeräte usw., aufgestellt werden können und wodurch das Batteriedeck und die Schiffsräume entlastet werden.

P.



Der italienisch-türkische Krieg 1911/12.

VI.

(Abgeschlossen am 20. April 1912.)

Tätigkeit der italienischen Flotte.

Das Gros der italienischen Mittelmeer-Seestreitkräfte setzte bis Anfang April seine in den letzten Monaten in der Heimat gepflogene Ausbildungs- und Reparaturtätigkeit — wie im Frieden — fort. Nur einige Torpedobootsdivisionen und die vier Hilfskreuzer „Citta di Palermo", „Citta di Messina", „Duca di Genova", „Duca degli Abruzzi", kreuzten zeitweise an den türkischen Mittelmeerküsten und durchsuchten hier Handelsschiffe aller Nationalitäten auf Kriegskonterbande. Die an der nordafrikanischen Küste stationierten leichten Seestreitkräfte beteiligten sich an den Kämpfen zu Lande; unter anderem beschoß „Etna" am 3. April die bei Benghasi gelegene Ortschaft Hoeisa.

Der neue Flottenchef, Vizeadmiral Faravelli, wurde nach nur einmonatiger Kommandoführung wegen schwerer nervöser Erkrankung auf sein Gesuch abgelöst. An seiner Stelle übernahm der erst kürzlich zum Chef des 2. Geschwaders ernannte Vizeadmiral Viale am 9. April die Führung der Flotte. Chef des 2. Geschwaders wurde Vizeadmiral Amero d'Aste Stella.

Nachdem die Ausbildung der italienischen Rekruten beendet war, kamen die zum aktiven Dienst einberufenen Reservisten des Jahrgangs (Geburtsjahrs) 1887 in der Zeit vom 20. März bis Mitte April zur Entlassung.

Die 4. Division (3 „Garibaldi") lag nach wie vor in Häfen der Cyrenaika, und zwar meist in Tobruk, zeitweise im Golf von Bomba. Es heißt, daß wahrscheinlich Bomba an Stelle des 55 sm östlicher liegenden Tobruk zum zukünftigen italienischen Hauptkriegshafen an der afrikanischen Mittelmeerküste bestimmt ist. Als Grund dafür wird halbamtlich in den Zeitungen angegeben, daß die Vorteile des vorzüglichen Naturhafens von Tobruk den dortigen vollkommenen Mangel an Trinkwasser nicht aufwiegen, daß dagegen reichlich Trinkwasser am sogenannten Bomba-Golf vorhanden und dieser mit Hilfe der vorliegenden Inseln Menelaus und Bomba leicht zu verteidigen sei. Die Wassertiefen und Ankerplätze für große Schiffe seien in Bomba und Tobruk gleich gut, aber die nutzbare Wasserfläche sei in Bomba bedeutend größer. Die Reede von Bomba liege ferner nur 70 km von Derna entfernt, mit dem es leicht durch eine Eisenbahn zu verbinden sei.

Falls die Wahl auf Bomba fallen sollte, will man Tobruk als Stützpunkt für leichtere Seestreitkräfte beibehalten.

Auf die Nachricht von der bevorstehenden Besetzung von Bomba durch die Italiener wurde sogleich ein Teil der vor Tobruk liegenden türkisch-arabischen Streitkräfte dorthin abgezweigt.

Die Schulschiffsdivision (3 „Sardegna") unter ihrem soeben zum Vizeadmiral beförderten Chef Borea Ricci, verstärkt durch 2 Panzerkreuzer und einige leichtere Seestreitkräfte, beteiligte sich an den Anfang April wieder aufgenommenen Unter-

nehmungen zur Besetzung von Zuara (siehe auch Märzheft S. 358). Hierzu dampften die Panzerkreuzer „Carlo Alberto" und „Marco Polo", die Hilfskreuzer „Citta di Catania" und „Citta di Siracusa", 6 Torpedoboote, 3 Marineschlepper und 3 Truppentransportdampfer, die 2 Grenadierbataillone an Bord hatten, am 8. April von Tripolis längs der Küste nach Zuara. Sie beschossen unterwegs einige Küstenorte, darunter Zuagha, und gingen am 9. April auf der von den Torpedofahrzeugen erneut ausgeloteten Reede von Zuara, 2000 m von der Küste entfernt, zu Anker. Sie begannen sofort eine Beschießung der Stadt, die den ganzen Tag über bis in die Nacht hinein dauerte und bei der sie alle 5 Minuten eine Granate verfeuerten. Am nächsten Morgen wurden von den 3 Truppentransportschiffen 20 Boote armiert und — von gutem Wetter begünstigt — wiederholt Landungsversuche östlich von Zuara vorgetäuscht. Die Boote blieben dabei stets außerhalb Reichweite des von den Türken und Arabern an Land unterhaltenen Gewehrfeuers. Gleichzeitig beschossen die Panzerkreuzer den ganzen Tag über die Stadt. Diese Beschießungen und Scheinmanöver fügten zwar den Verteidigern am Lande keine Verluste zu, erreichten aber vollkommen ihren Zweck, den Feind zu täuschen und festzuhalten, um zu verhindern, daß er der zur selben Zeit 40 km nordwestlich von Zuara stattfindenden Landung der italienischen Infanterie-Division Garioni entgegenträte.

Diese etwa 10 000 Mann starke Division, eingeschifft auf 7 Transportdampfern und begleitet von der Schulschiffs-Division, war in der Nacht zum 7. April von Augusta abgegangen und in der Nacht zum 10. April bei der Macabez-Halbinsel an der tunesischen Grenze angekommen. Mit Unterstützung der Kriegschiffe — darunter mehrerer Torpedofahrzeuge („Agordat", „Fride" und 6 Hochseetorpedoboote), die von Tripolis her in See zu dem Konvoi gestoßen waren und zunächst das schwierige Fahrwasser beim Landungsplatz auszuloten hatten — war hier um 3 Uhr morgens die Ausschiffung begonnen und der Hauptsache nach im Laufe desselben Tages ohne Störung durch den Feind beendet worden. Auch die gegen Mittag des nächsten Tages stattfindende Besetzung des kleinen Forts Bu Kamez oder Forwa im Süden der Halbinsel Macabez, 35 km von Zuara entfernt, gelang einer Abteilung Marinetruppen, Finanzwächtern und Askaris, ohne daß sie auf wesentlichen Widerstand stieß. Erst nach dieser Besetzung trafen feindliche Streitkräfte ein, deren Angriffe indessen abgeschlagen wurden. Die gelandeten italienischen Truppen befestigten ihre Stellungen auf und bei der Macabez-Halbinsel und bereiteten sich zum Vorgehen gegen Zuara vor.

In der 6 sm langen und durchschnittlich 1½ sm breiten, hinreichend tiefen und mit guten Ankerplätzen versehenen Bucht, den die schmale Macabez-Halbinsel mit dem Festland bildet, wurde für die italienischen Blockadefahrzeuge eine provisorische Torpedobootsstation eingerichtet.

Am 12. April kamen die italienischen Militär-Luftschiffe „P 2" und „P 3", die bereits am 1. April einen Erkundungsflug von Tripolis nach Zuara ausgeführt hatten, nach Bu Kamez. Sie erkundeten die Umgebung, warfen schriftliche Meldungen zu den italienischen Stellungen herab und kehrten darauf zunächst bis Zuara zurück, wo sie mit je vier kleinen Ankern in der Nähe der italienischen Schiffe ankerten. Von diesen ergänzten sie Gas und Benzin. Nach kurzem Aufenthalt setzten sie die Rück-

fahrt nach dem 120 km entfernten Tripolis fort und kamen hier abends nach 12stündiger Abwesenheit an.

Durch die italienische Besetzung von Bu Kamez war der Einfuhr von Waren- und Kriegskonterbande aus Tunesien der Küstenweg Ben Gardane—Zuara abgeschnitten. Diese Einfuhr mußte von nun ab den erheblich längeren und beschwerlicheren, etwa 150 km landeinwärts gelegenen Weg über Dehibat—Nalut nehmen.

Obgleich die Gerüchte von einer bevorstehenden italienischen Unternehmung im Ägäischen Meer stiller geworden waren, hatte die türkische Kriegsleitung ihre Abwehrmaßnahmen an den Küsten in vollem Umfange aufrechtgehalten. Ihre besondere Aufmerksamkeit hatte sie den Minensperren in den Dardanellen zugewendet. Das türkische Geschwader lag nach wie vor unbeweglich in den Dardanellen bei Nagara.

Am 13. April verließen das italienische 1. Geschwader, bestehend aus „Vittorio Emanuele" ⚐, „Roma", „Napoli" und 3 Panzerkreuzern der „Pisa"-Klasse, sowie „Vettor Pisani" ⚐, Flaggschiff des Herzogs der Abruzzen, mit mehreren Torpedobootsflottillen Tarent. Durch die Presse wurde verbreitet, das Geschwader gehe nach den tripolitanischen Gewässern, um die dort befindlichen Schiffsverbände abzulösen. Tatsächlich aber ging es ins Ägäische Meer, mit dem Auftrage, Demonstrationen an den türkischen Küsten zu veranstalten. Ebendorthin ging von Tobruk und Augusta auch das 2. Geschwader, („Regina Margherita" ⚐, „Benedetto Brin", „St. Bon", „E. Filiberto" und 3 Panzerkreuzer der „Garibaldi"-Klasse), 3 Hilfskreuzer und 2 Marine-Kohlenschiffe.

Diese gesamte Flotte vereinigte sich in der Nacht zum 17. April bei der Insel Stampalia (westlich von Rhodos) und dampfte am nächsten Morgen mit 12 kn Fahrt nach Norden unter Voraussendung der Zerstörerflottillen. Nur die 3. Division unter Vizeadmiral Amero d'Aste blieb im südlichen Teil des Ägäischen Meeres. Das Gros der italienischen Flotte kam in der Nacht zum 18. April im nördlichen Teil des Ägäischen Meeres an und durchschnitt hier das Kabel zwischen Imbros und den Dardanellen sowie die Kabel von Lemnos nach Saloniki und Tenedos. Bei Morgengrauen befand es sich vor Enos. Um 6 30 dampfte Vizeadmiral Viale von hier südwärts nach der Westeinfahrt der Dardanellen unter Voraussendung von „Pisa" und „Amalfi", die das türkische Geschwader aus der Meerenge herauslocken sollten. Es erschien aber — gegen 9 Uhr — nur ein türkischer Torpedobootsjäger in der Einfahrt, der sogleich in die Dardanellen zurücklief als „Garibaldi" und „Varese" gegen ihn vorgingen. Bei dieser Gelegenheit eröffneten die vier äußersten Küstenwerke der Dardanellen-Befestigung, Kum Kaleh und Orhanie auf asiatischer Seite, Sedil Bahr und Ertogrul auf europäischer Seite, zum Teil moderne Werke mit zusammen 18 schweren (21 bis 28 cm-) Krupp-Geschützen, das Feuer auf die italienischen Schiffe. Die Schiffe des Geschwaders erwiderten mit einem auf etwa 8000 m Entfernung beginnenden, ungefähr zweistündigen Bombardement der Forts. Die 3 Schiffe der 1. Division beschossen die 2 Forts der europäischen Seite, die 5 Schiffe der 2. und 4. Division beschossen die 2 Forts der asiatischen Seite. Sie verfeuerten dabei laut amtlicher türkischer Bekanntgabe 342 Schuß. Die Werke, besonders Fort Orhanie, wurden schwer beschädigt. Mehrfach wurden die Kasernengebäude in den Forts getroffen und allein im Werk Sedil Bahr 15 Mann getötet und 18 Mann verwundet.

Das türkische Feuer — etwa 150 Schuß — war anscheinend wirkungslos. Jedenfalls besagten amtliche italienische Berichte, daß die italienischen Schiffe keinerlei Schaden erlitten hätten. Sie bestritten ausdrücklich die Richtigkeit der türkischen Nachricht, „Varese“ sei durch das türkische Feuer in Brand geraten.

Die Türken hatten beim Erscheinen der italienischen Schiffe die Durchfahrt durch die Dardanellen für die gesamte Schiffahrt gesperrt und die Durchfahrtslücken in allen Minensperren geschlossen.

Während so das italienische Gros gegen die Dardanellen vorgegangen war, war die 3. Division im südlichen Teil des Ägäischen Meeres, zwischen Samos und Rhodos, tätig gewesen.

„Em. Filiberto“ war mit dem Torpedoboot „Ostro“ um 5 Uhr morgens vor Vathi, dem 10 000 Einwohner zählenden Haupthafenort von Samos, angekommen und hatte hier ohne weitere Ankündigung die Infanteriekaserne (für 1200 Mann) beschossen und zerstört. Ein türkisches Kanonenboot, das im Hafen lag, wurde versenkt, und zwar, nach italienischer Angabe durch einen Torpedoschuß des „Ostro“, nach türkischer Angabe durch seine eigene Besatzung. Die italienischen Schiffe verließen hiernach Samos.

„Regina Margherita“ und „Benedetto Brin“ mit je einem Torpedoboot durchschnitten das Telegraphenkabel Rhodos—Marmarice an seinen beiden Landestellen.

Am 19. April befand sich das Gros beider italienischer Geschwader bereits auf dem Heimwege. Die 3. Division sowie „Pisa“, „Amalfi“ und mehrere italienische Torpedobootsflottillen blieben dagegen zunächst an der kleinasiatischen Küste zurück und setzten hier das Zerstörungswerk an türkischen Telegrapheneinrichtungen fort. U. a. beschossen und zerstörten sie am 20. April die Telegraphenstationen von Chios und dem dieser Stadt gegenüberliegenden Tschesme, ferner die Funkspruchstation Guelemich (an der kleinasiatischen Küste, Rhodos gegenüber), die früher mit der Station in Derna verkehrt hatte, sowie eine Telegraphenstation bei Smyrna. Die von den italienischen Schiffen zerschnittenen Kabel gehörten teils der türkischen Regierung, teils der Eastern Telegraph Company.

Die italienische Kriegsleitung hatte zu ihrer Flottendemonstration den Tag gewählt, an dem in Konstantinopel die Eröffnung der Deputiertenkammer nach den Neuwahlen stattfand. Die bei dieser Gelegenheit verlesene türkische Thronrede enthält folgende auf den Krieg mit Italien bezügliche Erklärung: „Der von Italien ungerechterweise und entgegen den Verträgen eröffnete Krieg dauert, trotz dem von allen Seiten kundgegebenen Wunsch nach Frieden, fort. Auch wir wünschen den Frieden, aber der Friede könnte nur unter der Bedingung der effektiven und unversehrten Aufrechterhaltung unserer Souveränitätsrechte dem Krieg ein Ende setzen.“

Die italienische Presse bezeichnete die italienische Flottendemonstration als einen Protest gegen diese Erklärung in der Thronrede, deren Inhalt nach der ganzen bisherigen Haltung der türkischen Regierung vorauszusehen gewesen sei.

Durch die Schließung der Dardanellen, die in Friedenszeiten durchschnittlich täglich 60 Dampfer von durchschnittlich 4000 Reg.-Tonnen durchfahren, wurde der neutrale Handel schwer getroffen. Französische und russische Reedereien riefen ihre Bot-

schafter in Konstantinopel um Beistand an und verlangten Schadenersatz von der türkischen Regierung. Die Botschafter und die Regierungen der Großmächte verhielten sich demgegenüber ablehnend oder abwartend, zumal da die türkische Regierung bereits am 19. April beschlossen hatte, die Durchfahrtslücken in den Dardanellensperren wieder für die Schiffahrt zu öffnen, sobald keine unmittelbare Gefahr eines italienischen Angriffs mehr vorhanden sei. Diese Wiedereröffnung der Dardanellendurchfahrt verzögerte sich, weil die italienische Kriegsleitung ihre Schiffe und Zerstörerflottillen zunächst nicht aus dem Ägäischen Meere zurückzog.

Da die Türkei seit längerer Zeit auf einen italienischen Angriff gegen die Dardanellen und die kleinasiatischen Küsten vorbereitet gewesen war, so hatte die italienische Demonstration den Türken weder wesentliche militärische Verluste bereiten noch Panik bei ihnen erregen können. Als in der Aufregung der hauptstädtischen Bevölkerung über den italienischen Angriff die Lebensmittelpreise stark in die Höhe gingen, ließ der Stadtpräfekt von Konstantinopel durch die Presse bekannt geben, daß in den staatlichen Depots sowie im freien Handel hinreichend Lebensmittel vorhanden seien und daß die Urheber von Preistreibereien kriegsgerichtlich belangt werden würden.

Am 16. April hatten die Großmächte bei der Hohen Pforte anfragen lassen, unter welchen Bedingungen sie zum Friedensschluß bereit sei. Die am 23. April erteilte Antwort fiel im Sinne der oben erwähnten Erklärung in der Thronrede aus.

Zum Reorganisator der türkischen Marine wurde an Stelle des von diesem Posten zurückgetretenen Kontreadmiral Williams der englische (aktive) Kontreadmiral Limpus ernannt, der Ende April seinen Stab an Instrukteuren in Konstantinopel zusammenstellt.

Im Roten Meer wurde die italienische Blockade der arabischen Küste am 8. April auf ungefähr das Doppelte ihres bisherigen Umfangs erweitert. Sie umfaßt jetzt eine 83 sm lange Strecke zwischen 14° 30′ und 15° 50′ N-Breite sowie 42° 43′ O-Länge und schließt die Städte Hodeida (2000 Einwohner) und Loheija (45 000 Einwohner) sowie die Insel Kamaran ein. Den neutralen Schiffen wurde eine Frist von 5 Tagen vom Beginn der Blockade ab bewilligt, um die blockierten Orte zu verlassen. Neutralen Schiffen, die im Zusammenhang mit der Pilgerfahrt nach Mekka die Sanitätsstation Kamaran anlaufen wollen, wurde die Vorbeifahrt an der südlichen Küste der Insel nur unter Bewachung durch die Blockadeschiffe gestattet. Besonderer Wert wurde von italienischer Seite auf die Erklärung gelegt, daß die Pilgerfahrt nach Mekka keineswegs durch die italienische Blockade behindert sei.

Nachdem die „Calabria“ Mitte April in die Heimat zurückgekehrt war, befanden sich im Roten Meer an italienischen Seestreitkräften: die 4 geschützten Kreuzer „Piemonte“ ⚑, „Puglia“, „Liguria“, „Elba“, die 4 Kanonenboote „Aretusa“, „Caprera“, „Volturno“, „Governolo“, das Vermessungsschiff „Stafetta“ und die 4 Zerstörer „Artigliere“, „Bersagliere“, „Granatiere“, „Garibaldino“.

Der Landkrieg.

Ereignisse vom 15. März bis 15. April 1912.

Während der zweiten Hälfte des März herrschte auf dem nordafrikanischen Kriegsschauplatz Ruhe, die nur hin und wieder von einigen unbedeutenden Plänkeleien unterbrochen wurde.

Anfang April begannen wieder die türkisch-arabischen Vorstöße gegen alle von den Italienern besetzten Küstenplätze, ohne jedoch irgendwelche durchschlagenden Erfolge zu erzielen. Besonders heftig waren die Angriffe bei Mirsa Tobruk, wo anscheinend nach Abreise des erkrankten türkischen Oberkommandierenden Edhem Pascha die Araber ungezügelt ihrem fanatischen Ungestüm nachgeben konnten. Bei Dernah meldete Enver Bey einen am 2. April erfochtenen Sieg, der jedoch italienischerseits entschieden abgestritten worden ist. Ein italienischer Vormarsch in das Landesinnere hat bisher nicht stattgefunden und ist auch in absehbarer Zeit nicht zu erwarten.

Im April haben die Italiener ihre bereits mehrfach fehlgeschlagenen Bemühungen, das 110 km westlich Tripolis an der Küste gelegene Suara zu besetzen, erneuert. Der Ort ist von Wichtigkeit als Durchgangspunkt für den regen Karawanenverkehr von Tunis her und wird von einigen Tausend Türken und Arabern besetzt gehalten. Anfang des Monats sammelte sich das für die Unternehmung gegen Suara bestimmte italienische Expeditionskorps in einer Stärke von rund 10000 Mann mit einigen Batterien unter Führung des Generalleutnants Garioni in dem als Operationsbasis dienenden Hafen von Augusta auf Sizilien. Es setzte sich aus Teilen der Besatzung von Tripolis, dem Rest der bisher in Neapel bereitgestellten Reserve, sowie aus Eingeborenentruppen aus Eritrea zusammen. Zur Begleitung der Transporte war die verstärkte Schuldivision bestimmt worden.

Am 9. April traf das gesamte Geschwader an der lybischen Küste ein. Während die Kriegschiffe am folgenden Tage östlich Suara eine Scheinlandung unternahmen und den Ort bombardierten, landeten die Expeditionstruppen auf einer kleinen westlich Suara gelegenen Halbinsel nahe Sidi Said, ohne auf Widerstand zu stoßen. Das Gros der türkisch-arabischen Streitkräfte war durch die Beschießung und Scheinlandung bei Suara festgehalten worden. Am 11. April setzte sich ein kleines italienisches Detachement in den Besitz des auf dem Festland gelegenen kleinen „Forts" Forwa (auch Bukamesch genannt) und wies den Angriff einiger Araberhaufen ab. Die Landungen wurden trotz mancher Schwierigkeiten erfolgreich durchgeführt. Ein Vorgehen der Expeditionstruppen gegen Suara hat bisher nicht stattgefunden, vielmehr befestigen die Italiener zunächst ihre Stellungen.

Die türkisch-arabischen Truppen sind anscheinend unter Zurücklassung einer Besatzung in Suara nach Sidi Said und „Fort" Forwa abgerückt. Es soll bereits zu kleinen Zusammenstößen gekommen sein.

Ob das von den Italienern angestrebte Ziel — die Unterbindung des Verkehrs von Tunis her — durch die Landung westlich Suara erreicht werden wird, muß vorläufig unsicher erscheinen. Es dürfte den Kamelkarawanen kaum schwer fallen, auf weiter landeinwärts gelegenen Pfaden die italienischen Stellungen zu umgehen.

Bei Tripolis unternahmen die Luftschiffe mehrfach Erkundungsfahrten und warfen verschiedentlich Bomben auf die feindlichen Lager. Über die hierbei erzielten Erfolge lauten die Nachrichten widersprechend.

Die Bahn Tripolis—Ain Zara wurde am 19. März in Betrieb genommen. Der Bau einer Feldbahn nach Gargaresch, dessen Steinbrüche für die Hafenbauten in Tripolis von Wichtigkeit sind, schreitet fort.

Die türkisch-arabischen Truppen erhalten dauernd Zuzug aus dem Hinterlande. Sie können vor Tripolis wohl auf 15 000 bis 20 000 Mann eingeschätzt werden. In der Cyrenaica werden sie von den Italienern — wohl übertrieben — auf 40 000 Mann angegeben. Ihre Zahl ist vielfach Schwankungen unterworfen, da die Araber zeitweise zur Bestellung ihrer Felder das Lager zu verlassen pflegen. Die Stimmung unter den Truppen wie auch unter der Bevölkerung ist nach wie vor zuversichtlich und kampflustig. Die Meldungen von einer Kriegsmüdigkeit unter den Arabern sind nicht zutreffend.

Die Entlassung der in Afrika befindlichen 23 000 italienischen Reservisten des Jahrganges 1888 hat begonnen. Es sind jedoch bisher nur wenige Tausend nach der Heimat zurücktransportiert worden, was nach Zeitungsmeldungen Anlaß zu Unzufriedenheit gegeben haben soll. Für die nunmehr aufgebrauchte Reserve werden neue Truppen in Neapel zusammengezogen.

Im Roten Meer ist das Blockadegebiet von den Italienern, im Anschluß an die seit Januar des Jahres blockierte Küstenstrecke um Hodeida, vom 8. April ab bis zu dem kleinen Hafen Lohaja erweitert worden. Der arabische Rebellenführer Said Idriß in Assir soll mit ihrer Unterstützung den Hafen Midi besetzt und die dortige schwache türkische Besatzung gefangengenommen haben. Eine Bestätigung dieser Nachricht, die auch bereits im März verbreitet wurde, bleibt jedoch abzuwarten. Neuerdings verlautet, daß Said Idriß von den türkischen Truppen mehrfach geschlagen worden ist.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Die Hochseeflotte vereinigte sich in der zweiten Märzhälfte in der Nordsee und übte daselbst im Flottenverbande. Nachdem dann Anfang April die Geschwader sich auf kurze Zeit zum Einlaufen in ihre Heimatshäfen getrennt hatten, ist das I. Geschwader gleichfalls um Skagen nach der Ostsee gedampft. Auf den Linienschiffen und den Aufklärungskreuzern finden jetzt die Frühjahrsbesichtigungen statt.

Der Große Kreuzer „Moltke" ist Ende März aus dem Probefahrtsverhältnis entlassen.

— Das Lehrgeschwader bestehend aus den Schiffen „Friedrich Carl" (Flaggschiff), „Kaiser Wilhelm II.", „Wittelsbach", „Württemberg", „München" und „Augsburg" sowie der I. und IV. Torpedobootsflottille ist am 31. März in Kiel zusammengetreten.

Das Geschwader wird auf seiner Übungsfahrt in der Ostsee bleiben und nur einzelne deutsche Häfen (Swinemünde, Saßnitz, Warnemünde) behufs Postregelung berühren, um Ende April wieder aufgelöst zu werden.

Fischereikreuzer „Zieten" hat seine Fahrten wieder aufgenommen.

— Probefahrten. Die Probefahrten im Etatsjahr 1912 werden ziemlich umfangreich werden. Außer den drei Linienschiffen „Oldenburg", „Kaiser", „Friedrich der Große" und dem Großen Kreuzer „Goeben" werden noch vier Kleine Kreuzer zur Abnahme gelangen, nämlich „Breslau", „Magdeburg", „Stralsund" und „Straßburg". Sobald durch „Oldenburg" das letzte Linienschiff der Vor-Dreadnought-periode im I. Geschwader ersetzt worden ist, beginnt der gleiche Linienschiffsaustausch beim II. Geschwader. — Für S. M. S. „Moltke" ist ähnlich wie im vorigen Jahr für den Großen Kreuzer „v. der Tann" eine längere Auslandsreise geplant, die sich an die Überholungsarbeiten nach den nunmehr beendeten Probefahrten anschließen wird.

— Stapellauf. Am 30. März lief bei Blohm & Voß der Große Kreuzer „Seydlitz" vom Stapel. Der Generalinspekteur der Kavallerie, General v. Kleist, hielt die Taufrede; eine Abordnung des Kürassier-Regiments von Seydlitz nahm an der Feierlichkeit teil.

— Kohlenübernahme. Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe hat dem Kleinen Kreuzer „Mainz" sowie dem Großen Kreuzer „Moltke" seine Anerkennung für sehr gute Leistungen beim Kohlenübernehmen ausgesprochen.

— Eine Ehrengabe für „Stralsund". Die städtischen Körperschaften von Stralsund haben beschlossen, dem zur Zeit im Bau befindlichen Kleinen Kreuzer gleichen Namens ein Patengeschenk zu machen, das aus einem silbernen Tafelservice für die Offiziersmesse, einem Bilde der Stadt Stralsund für die Kommandantenkajüte und einer Bücherei für die Mannschaft bestehen soll.

— Versetzung von Schiffen. Mit dem 1. April werden „Blücher" (Artillerieversuchsschiff), „Hela" (Tender der Hochseeflotte) und „Pfeil" (Tender des II. Geschwaders) zur Ostseestation, „Blitz" (Tender des I. Geschwaders) und „Grille" zur Nordseestation versetzt.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. Das Flaggschiff „Scharnhorst" hat, nachdem die Unruhen in Nordchina als beigelegt zu betrachten sind, eine Reise nach Japan angetreten und Nagasaki sowie Yokohama angelaufen. „Gneisenau" ist



in Tsingtau verblieben, desgleichen die „Emden“, die auf kurze Zeit nach Tschifu gegangen war. „Leipzig“ ist vor Schanghai angekommen, um die dort liegende „Nürnberg“ abzulösen, welche nach Tsingtau zurückgedampft ist. Die Kanonenboote sind bis auf „Iltis“ (noch vor Tsingtau) auf den großen Flüssen, und zwar „Jaguar“ in Nanking, „Luchs“ in Hankau, „Tiger“ in Futschau. Letzterer hat Ende März und in der ersten Aprilhälfte Swatau, Hongkong, Swatau und Amoy aufgesucht. Flußkanonenboot „Tsingtau“ ist von Canton nach Hongkong gegangen, „Vaterland“ von Schanghai nach Tschangscha. „Otter“ lief Tschunking, Wanhsien, Chungchou und Tschungking an. Die beiden Torpedoboote „Taku“ und „S 90“ liegen auf der Tsingtauer Werft.

Australische Station. „Condor“ ist von Sydney nach Suva (Fidschi-Inseln) abgegangen, „Cormoran“ von Matupi über Yap nach Nagasaki; „Planet“ überholt in Tsingtau.

Zur besseren Verbindung der deutschen Südseebesitzungen untereinander und mit der Außenwelt wird eine Expedition der deutschen Telefunkengesellschaft zunächst nach Samoa ausgesandt werden, um dort Funkentelegraphiestationen anzulegen, da bisher eine telegraphische Verbindung nach den Südseekolonien fast vollkommen fehlte. Fast immer müssen Telegramme zu ihnen von der nächsten Kabelstation mit Schiffspost befördert werden. Dadurch geschah es z. B., daß die Nachricht von dem Aufstand auf Ponape mit vierwöchiger Verspätung eintraf. Die Funkenstationen sollen nunmehr den Anschluß an das deutsch-niederländische Kabel in Guam auf der Insel Yap herstellen, sowie den drahtlosen Verkehr mit den Fidschi-Inseln ermöglichen, auf denen eine englische Funkenstation vorhanden ist.

Ostafrikanische Station. „Seeadler“ hat seine Rundreise im Schutzgebiet beendet und ist nach Anlaufen von Durban, Lourenço Marques und Mozambique in Daressalam eingetroffen.

Westafrikanische Station. „Eber“ hat seine Reise nach dem Süden der Station fortgesetzt und ist von Lüderitzbucht in Kapstadt angekommen. „Panther“ ist von Kribi nach Duala zurück- und danach nördlich gegangen, um Lagos, Forcados und Freetown anzulaufen. „Möwe“ hat zur Erholung ihrer Mannschaft und Neuverproviantierung ihr Vermessungsgebiet bei Lüderitzbucht verlassen und ist in Kapstadt eingetroffen.

Amerikanische Station. „Bremen“ ist von San Juan de Portorico nach St. Thomas gedampft und hat danach den westindischen Archipel verlassen, um wieder nordwärts über die Bermudas nach Newport (Rhode Island) zu gehen.

Mittelmeer. „Loreley“ ging von Messina nach der Novelobucht, von dort nach Smyrna und ist jetzt durch die Dardanellen nach ihrem alten Standort Konstantinopel gedampft. „Geier“ ging von Alexandrien nach Phaleron.

— Die Schulschiffe rüsten sich nach Beendigung ihrer jährlichen Überholungsarbeiten zur Anbordnahme der neueingestellten Seekadetten und Schiffsjungen und werden unmittelbar danach kleinere Kreuzfahrten in den heimischen Gewässern beginnen.

— Die Kaiserflottille hat nach Einschiffung Sr. Majestät des Kaisers in Venedig an Bord der kaiserlichen Yacht die Lagunenstadt verlassen und ist in Korfu eingetroffen. „Hohenzollern“ und „G 175“ sind dort geblieben; „Kolberg“ hat inzwischen den Reichskanzler von Brindisi nach Korfu und nach den Osterfeiertagen von dort wieder nach Brindisi gebracht.

— Ablösungstransporte. Dampfer „Patrizia“ mit den abgelösten Besatzungen des Kiautschougebiets ist von Port Said in der Heimat eingetroffen.

Reichspostdampfer „Gneisenau“ hat mit der abgelösten „Condor“-Besatzung die Heimreise von Sydney aus angetreten.

— Personalien. 60. Geburtstag des Admirals Grafen v. Baudissin. Am 3. April feierte der Chef der Marinestation der Nordsee, Admiral Graf Friedrich v. Baudissin, seinen 60. Geburtstag; gleichzeitig konnte er auf eine 45jährige aktive Dienstzeit zurückblicken. Von der Mitte der achtziger Jahre ab, wo er als Kommandant des „Albatroß“ bei der Besitzergreifung der Karolinen und bei den Wirren auf Samoa eine Rolle spielte, war er ausschließlich als Kommandant und im Reichs-Marine-Amt tätig. Der Kaiser ernannte ihn für vier Jahre zum Kommandanten der „Hohenzollern“, zum Flügeladjutanten und später zum Admiral à la suite. 1901 zum Flaggoffizier befördert, hat er als Zweiter Admiral des Kreuzergeschwaders seine Flagge in Ostasien gesetzt und bald darauf als Vizeadmiral von 1905 bis 1906 als Chef des I. Geschwaders der Hochseeflotte angehört, um dann als Chef des Admiralstabes in eine Immediatstellung aufzurücken. Zwei Jahre hat er diese Stellung bekleidet, wurde während dieser Zeit zum Admiral befördert und vertauschte dann diesen Posten mit dem des Chefs der Marinestation der Nordsee.

— Unfall des Albatros-Fliegers auf der Danziger Marineflugstation. Auf der Holminsel ereignete sich am 16. April der erste größere Unfall, von dem die neue Marineflugstation betroffen worden ist. Der neue Albatros-Zweidecker stürzte bei einem Fluge aus nur 10 m Höhe ab und wurde vollständig zertrümmert. Oberleutnant z. S. Langfeld wollte mit dem Flugzeug, das einen Überlandflug nach Putzig ausführen sollte, zu einer Fahrt über Danzig aufsteigen. Er erreichte hierbei Höhen bis zu 1000 m und kehrte nach drei Viertel Stunden zur Flughalle zurück. Hier wollte er in einer Spirale heruntergehen, als der Motor in einer Höhe von 15 m versagte. Der Apparat überschlug sich und schoß schnell zu Boden, wo er zertrümmert liegen blieb. Oberleutnant Langfeld kam mit leichten Kontusionen am Kopf davon. Der Flug wurde ohne Passagier ausgeführt. Tagsüber hatte der Doppeldecker bereits fünf wohlgelungene Flüge unter Führung des Oberleutnants z. S. Langfeld ausgeführt. Bei mehreren Flügen wurde ein anderer Marineoffizier als Passagier mitgenommen.

— Der Geschäftsführende Ausschuß der neuen Wissenschaftlichen Gesellschaft für Flugtechnik teilt folgenden Telegrammwechsel mit:

Seiner Majestät Deutschem Kaiser.

Korfu.

Euer Majestät melde ich alleruntertänigst, daß die Wissenschaftliche Gesellschaft für Flugtechnik sich heute unter meinem Vorsitz mit bereits 170 Mitgliedern konstituiert hat. Die Gesellschaft will sich zum Nutzen und Ansehen deutscher Wissenschaft in den Dienst der großen Aufgaben dieses neuen Forschungsgebietes stellen und wagt hierzu huldvollste Förderung durch Eure Majestät zu erbitten.

gez. Heinrich Prinz von Preußen.

Prinzen Heinrich von Preußen, Darmstadt.

Meinen besten Dank für die Meldung von der Konstituierung der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Flugtechnik unter Deinem Vorsitz.

Ich werde die bedeutsame Arbeit der Gesellschaft mit lebhaftem Interesse begleiten und ihr tunlichste Förderung zuteil werden lassen.

gez. Wilhelm I. R.

— Verschiedenes. Der Artilleriekreuzer „Undine“, seit 1905 im Dienst, soll durch „Augsburg“ ersetzt werden und außer Dienst stellen. Ebenfalls soll der Große Kreuzer „Prinz Heinrich“ in den Funktionen der Schiffsartillerieschule durch den in Grundreparatur befindlichen Großen Kreuzer „Prinz Adalbert“ ersetzt werden. Für „Augsburg“ soll beim Torpedoversuchskommando „Magdeburg“ eintreten.

Anläßlich der Indienststellung des Unterseebootes „U. 8“ fand ein Depeschenwechsel zwischen ihm und dem Ulanen-Regiment Graf Dohna (Ostpreußisches) Nr. 8, im Heer abgekürzt „U. 8“ genannt, statt. Das Kommando des Unterseebootes erhielt auf seine Mitteilung, daß soeben Flagge und Wimpel geheißt seien, die Antwort: „Volldampf voraus — Lanzen gefällt — Ziehen hinaus, Verkünden der Welt, daß stets auf der Wacht — Regiment und Unterseebot »U. 8«.“

Die Entwicklung Kiautschous zeigte auch im letzten Jahre (Oktober 1910 bis Oktober 1911) trotz der unsicheren politischen Lage in China einen erheblichen Aufschwung. Der Gesamtwert des Handels dieses von der Marine verwalteten Gebietes stieg auf 139 Millionen Mark gegen 129 des Vorjahres. Die Ausfuhr erhöhte sich um 6 Millionen Mark (auf 64 Millionen), die eigenen Einnahmen des Schutzgebietes stiegen von 4,2 Millionen Mark auf 5,3 Millionen.

Im kommenden Sommerhalbjahr stellt sich der Arbeitsplan der Werften, soweit sie am Flottenneubau beteiligt sind, wie folgt: Die Kaiserliche Werft in Danzig hat im Ausbau der Unterseebootsflottillen fortzufahren. Die Kieler Marinewerft betreibt weiter den inneren Ausbau des auf ihr am 22. März 1911 zu Wasser gebrachten Linienschiffs „Kaiser“, um dieses innerhalb des nächsten Winterhalbjahrs abliefern zu können. Die Wilhelmshavener Reichswerft vollendet den inneren Ausbau des Kleinen Kreuzers „Straßburg“, damit das Schiff im Winterhalbjahr 1912/13 seine Probefahrten erledigen kann, und rüstet zum Stapellauf des Linienschiffs „S“, dessen Bau die Werft im Frühjahr 1911 begonnen hat. Die Schichauwerft in Danzig liefert beim Beginn des Sommerhalbjahrs das Linienschiff „Oldenburg“, läßt das Linienschiff „König Albert“ („Ersatz Aegir“) zu Wasser und nimmt dessen inneren Ausbau auf. Die Vulcan-Werke in Stettin liefern zu Beginn des Sommerhalbjahrs den Kleinen Kreuzer „Breslau“ ab, der sofort seine Probefahrten zu beginnen hat. Die Vulcan-Werke in Hamburg fahren im inneren Ausbau des Linienschiffs „Friedrich der Große“ fort, um das Schiff im Winterhalbjahr der Marineverwaltung zur Verfügung zu stellen, und rüsten zum Stapellauf des Linienschiffs „Ersatz Kurfürst Friedrich Wilhelm“, für das die Werft im Frühjahr 1911 Bauauftrag erhalten hat. Die Germaniawerft in Gaarden setzt den inneren Ausbau des Linienschiffes „Prinzregent Luitpold“ fort, bereitet den Kleinen Kreuzer „Ersatz Seeadler“ zum Stapellauf vor und bringt die Torpedobootsserie G. 7 bis 12 zur Ablieferung; außerdem setzt sie den Bau von Unterseebooten fort. Die Werft von Blohm u. Voß in Hamburg beendet im Sommerhalbjahr den inneren Ausbau des dritten und vierten Linienschiffskreuzers „Goeben“ und „Seydlitz“ und fährt mit dem Bau des fünften („K.“) auf der Helling fort. Die Aktiengesellschaft Weser, Bremen, hat im Sommerhalbjahr den Kreuzerneubau „Magdeburg“ zur Ablieferung zu bringen, den inneren Ausbau des Kleinen Kreuzers „Stralsund“ zu betreiben und den Linienschiffsbau „Ersatz Weißenburg“ zum Stapellauf vorzubereiten. Die Howaldtswerke bei Kiel setzen den inneren Ausbau des Linienschiffs „Kaiserin“ fort, der noch gegen Ende 1913 zur Ablieferung zu bringen ist, und bereiten den Kleinen Kreuzer „Ersatz Geier“ zum Stapellauf vor. Zu diesen Hauptarbeiten der genannten am Flottenausbau beteiligten Werften kommen dann innerhalb des Sommerhalbjahrs noch die Vorbereitungen für die Kiellegung der neuen Schiffe, die durch den Etat für das Rechnungsjahr 1912 gefordert werden.

Hilfeleistung in Seenot. Der in der Nordsee in Seenot befindliche holländische Segler „Nordstern“ wurde von S. M. S. „Helgoland“ am 10. April geborgen. Im Laderaum war durch Aufschlagen der verschalkten Luken Wasser eingedrungen. Die völlig erschöpfte aus 3 Mann bestehende Besatzung wurde an Bord genommen. Das Schiff wurde nach Wiedereinschiffung der Besatzung vor der Einfahrt zum Limfjord als seefähig entlassen. T. T.



England. Allgemeine Lage. Der vergangene Monat brachte die offizielle Beendigung des Kohlenarbeiterstreiks, der indessen in seinen Wirkungen auf das englische Wirtschaftsleben noch nicht beendet ist. Die Höhe des finanziellen Schadens läßt sich bis jetzt nicht angeben. Man ist auf Schätzungen angewiesen, da die finanziellen Ausfälle und Produktionseinschränkungen der von dem Streik betroffenen Industrien sich nicht übersehen lassen. Eine annähernde Zusammenstellung der Verluste gibt der »Daily Telegraph«:

Löhne der Bergarbeiter	120 Mill. *M*
Verlust der Fonds der Trade Unions	40 „ „
Direkte Verluste der Arbeiter anderer Industrien	160 „ „
Verlust an Kohlenproduktion	200 „ „
Produktionsverlust anderer Industrien	200 „ „
Zusammen . . .	720 Mill. *M*

Hierzu kämen noch Verluste, deren Höhe sich nicht einmal schätzen ließe, die sich jedoch auf mindestens 240 Mill. *M* beliefen, so daß man den Gesamtschaden auf nahezu eine Milliarde Mark berechnen kann.

»Times« berechnet den Ausfall, der den Staatseinnahmen durch den Streik erwächst, auf 24,5 Mill. *M*. Daraus könne man auf die Höhe des Schadens überhaupt schließen. Der Preis der Tonne Kohlen betrug 46 *M* am Ende des Streikes.

Die Industrien nehmen allmählich den vollen Betrieb wieder auf. Der Eisenbahn- und Dampferverkehr kehrt langsam in normale Bahnen zurück.

Die Annahme des Mindestlohntarifs durch das Parlament wird von vielen als sehr verderblich und unabsehbar in seinen Folgen angesehen, da bald auch andere Arbeiterkategorien das gleiche Recht für sich beanspruchen würden.

— Marinepolitik. Einen breiten Raum in der englischen Presse nehmen, namentlich seit Beendigung des Streikes, wieder die Erörterungen über den englischen Etat und die deutsche Wehrvorlage ein. Der Etat selbst ist ausführlich an anderer Stelle der Zeitschrift besprochen. Er begegnet im allgemeinen einer beifälligen Aufnahme in der Presse. Die Zeitungen sind mit dem neuen Ersten Lord sehr zufrieden. Sie loben die feste offene Sprache Churchills, der neues Leben in die englische Marineverwaltung gebracht habe und eine weitausschauende, energische Politik betreibe. Namentlich habe er das gleich im Anfang seiner Amtstätigkeit bewiesen, wo er, lange bevor der Ausbruch des Kohlenstreiks unvermeidlich schien, die Auffüllung der Kohlenvorräte weit über das normale Bedürfnis hinaus vorgenommen habe, so daß der früher vorgekommene Fall — Aufgabe der Manöver infolge eines Streikes — sich nicht wiederholen konnte.

Alle Zeitungen heben deutlich hervor — schreibt »Naval and Military Record« —, daß sich der in der Etatsrede Churchills aufgestellte Grundsatz einer Überlegenheit um 60 Prozent über die deutsche Flotte nur auf Neubauten und auch hinsichtlich dieser nur auf den gegenwärtigen Zeitpunkt beziehen könne. Niemand

weine der Aufgabe des Two power Standard eine Träne nach, denn der neue Standard der Admiralität käme praktisch einem europäischen Three Power Standard gleich. Die Etatsrede lasse durchblicken, daß sich die Admiralität bald völlig zu dem lange geforderten Grundsatz two Keels to one bekennen werde.

»Daily Telegraph« sieht die England am meisten treffende Forderung der deutschen Flottennovelle in der Personalvermehrung. Ein Mann koste England jährlich 6120 ℳ; wenn Deutschland eine allmähliche Personalvermehrung um 20 000 Mann vornehme, so müsse England eine solche um 40 000 Mann vornehmen, was 244,8 Mill. ℳ jährlich mehr kosten würde; dazu steigende Kosten für Schiffe, so daß der englische Marineetat auf 1224 Mill. ℳ jährlich steigen würde. „Können wir diese finanzielle Anstrengung durchhalten? Das ist das wirkliche Problem." Die Flottennovelle bedeute eine Herausforderung einzig in ihrer Art. Schiffe könne die englische Industrie in hinreichender Zahl liefern und billiger als jede andere. Aber jede Personalvermehrung käme England unverhältnismäßig teuer zu stehen; denn der englische Werber müsse den Freiwilligen einen Sold anbieten, der den Löhnen des englischen Arbeitsmarktes, des teuersten in der Welt, nicht nachstehe. „So wirft also Deutschland mit dieser Novelle seine billige Heer- und Wehrordnung, seine allgemeine Dienstpflicht in die Wagschale gegen uns und trifft uns damit wie nie zuvor."

Als Reserve für die infolge der deutschen Novelle etwa nötig werdende Erhöhung des englischen Marineetats schlägt der Schatzkanzler Lloyd George bei Einbringung des Budgets 1912/13 vor, den Überschuß des letzten Jahres von 133 Mill. ℳ zurückzustellen, anstatt ihn zur Schuldentilgung zu verwenden. Er sagt weiter: „Ich fürchte, daß die Aussichten, eine Einschränkung der Ausgaben in unserem Flottenetat vorzunehmen, nicht sehr glänzend sind, und wir werden allen Grund zur Freude haben, wenn wir dieses Jahr ohne eine wesentliche Erhöhung der Ausgaben und im nächsten Jahre ohne eine noch größere Erhöhung werden auskommen können."

Mr. Horton Smith kommt im »Naval and Military Record« auf die Forderung einer 100 Mill. £ Anleihe zurück.

— Flotteneinteilung. Die Verlegung der Mittelmeerflotte nach Gibraltar begegnet keiner allgemeinen Zustimmung. »Naval and Military Record« wendet sich gegen die Entblößung des Mittelmeeres mit Rücksicht auf das Anwachsen der Flotten von Italien und Österreich.

Die Neuorganisation der Flottillen, innerhalb deren bereits ein starker Austausch von Booten im Gange ist, sieht folgende Dislozierung vor:

Flotille	Besatzung	Kreuzer	Depotschiffe	Zerstörer	Hafen
1.	voll	2	1	20	Rosyth
2.	„	2	1	16	„
3.	„	2	1	17	Harwich
4.	„	2	1	16	Portland
5.	Stamm-	2	2	25	Harwich
6.	„	3	1	24	Portsmouth
7.	„	1	1	24	Devonport
8.	„	2	1	24*)	Harwich**)

— Kolonialmarinen. In einem Artikel der »Fortnightly Review«, April 1912, wird die Frage der Beisteuer der Dominions zu den Kosten der englischen Flotte behandelt. Der Inhalt ist im kurzen folgender: Die Kosten infolge der neuen deutschen Flottenvermehrung lassen sich kaum noch tragen von einem Lande, das vor zahlreichen kostspieligen sozialen Aufgaben stehe. Die Tochterländer

*) Torpedoboote I. Kl. (früher coastal destroyers).
**) Wird später nach Rosyth verlegt.



erfreuen sich aller Wohltaten und Privilegien durch ihr Mutterland und einer weitgehenden Selbständigkeit im Vertrauen auf dessen starke Flotte. Daher müßten sie mit an den Ausgaben für Aufrechterhaltung dieses Schutzes tragen. Besser aber als eigene Kolonialmarinen sei eine starke Mutterlandsflotte, da hier die Kosten der Unterhaltung weit geringer und die Bemannungsfrage leichter zu lösen sei. Neuseeland habe das gute Beispiel durch Geschenk eines Dreadnoughts gegeben. Daran solle sich namentlich Canada, das reichste Tochterland, ein Beispiel nehmen. Die von den Tochterländern geschenkten Schiffe müssen aber in Nordseegewässern stationiert werden, da dort die Entscheidung fallen werde. Britische Interessen seien nicht nur die Interessen des Vereinigten Königreichs. Das britische Reich lasse sich vergleichen mit einem Block von Wohnhäusern in der Nähe eines Pulvermagazins. Die „Feuerversicherung" müsse daher von allen gleichmäßig bezahlt werden. Der Verfasser fordert zur Aufrechterhaltung der englischen Überlegenheit: Bau von 6 großen Kampfschiffen jährlich, von Kreuzern und Torpedobooten. Der Artikel schließt: danger is in sight.

Im Zusammenhang hiermit und den Auseinandersetzungen des I. Lord der Admiralität ist die Absicht Canadas von Interesse, den Bau von zwei Dreadnoughts einzuleiten. »Standard« begrüßt diese Absicht mit Freuden und sagt: „Die Bürde der Verteidigung des Weltreichs ist zu schwer für unser kleines Land geworden".

1 captain als Beirat in Marineangelegenheiten, 26 Offiziere und eine Anzahl Spezialisten sind in die Dienste der australischen Regierung getreten. Die Admiralität hat verfügt, daß Offiziere, die Kolonialmarinen zur Verfügung gestellt werden, als überzählig in der Rangliste weitergeführt werden.

Der in Australien zusammengesetzte Zerstörer „Warrego", von dem man lange nichts gehört hatte, hat am 16. April mit Probefahrten begonnen und nach einem Reutertelegramm eine Geschwindigkeit von 23 kn erreicht.

— Offizier- und Mannschaftspersonal. Admiral Sir Hedworth Meux — bekannter unter seinem früheren Namen Lambton — ist zum Commander-in-Chief von Portsmouth als Nachfolger von Admiral Moore und Admiral Sir Archibald Milne zum Chef der Mittelmeerflotte als Nachfolger von Admiral Sir Edmund Poë ernannt.

Kontreadmiral de Robeck ist auf den Posten des neugeschaffenen Admiral of Patrols berufen.

Kontreadmiral Arthur Limpus ist als Nachfolger des Kontreadmirals Williams zum Marinebeirat der türkischen Regierung ernannt.

Der Entschluß der Admiralität, jetzt auch geeigneten Deckoffizieren die Offizierslaufbahn zu eröffnen, um dem Mangel an jüngeren Offizieren abzuhelfen, wird von »Naval and Military Record« freudig begrüßt als eine Erfüllung der legitimate aspirations of the fleetmen.

Die auf der Flotte eingeschifften Fähnriche werden jetzt $^1/_2$ Jahr vor ihrer Beförderung zum Offizier nach Ablegung eines Navigationsexamens an Bord zu diensttuenden Leutnants ernannt und erhalten als solche höhere Gebührnisse. Am Schluß des letzten halben Jahres erfolgt die Prüfung in den noch ausstehenden Fächern.

Nach Erklärungen Mr. Churchills im Parlament sollen den nach dem neuen System ausgebildeten Lieutenants (E), also den Ingenieurspezialisten, in erster Linie die Kommandantenstellen für Unterseeboote vorbehalten bleiben.

Der »long leave« ist für Leute, die weitere Urlaubsreisen zu machen haben, noch weiter ausgedehnt worden.

— Schwimmende Streitkräfte. Die heimischen Verbände haben, um Kohlen zu sparen, ihre Übungen teilweise eingeschränkt. Die I. Division ist noch

immer in Portland, die II. Division ist von Torquay nach Portland gegangen. Die Subdivisions der III. Division, die an der spanischen Küste geübt hatten, sind in ihre Heimatshäfen entlassen. Alle Verbände haben Osterurlaub erteilt.

Die Atlantische Flotte liegt in Gibraltar; die Mittelmeerflotte in ihren Heimatshäfen zu Beurlaubungen. Sie soll am 20. April nach Malta und dann von dort nach dem entsprechend der beabsichtigten Neuorganisation bestimmten neuen Stationsort Gibraltar gehen.

Die Schiffe der heimischen Verbände und der Atlantischen Flotte sind damit beschäftigt, die Vorübungen zum Geschützführerpreisschießen zu erledigen, die durch schlechtes Wetter in Rückstand gekommen waren.

Die Streuminenschiffe sind zu gemeinsamen Übungen, die bis zum 17. Juni dauern sollen, in der Bantry Bay versammelt.

Die Minensuchkanonenboote und die zum Minensuchdienst angekauften Fischdampfer üben mit Reservisten in Fleetwood, North Shields und Milford Haven.

Die neuen Unterseeboote der D-Klasse — Portsmouth — sollen bis Ende Mai in der Nordsee üben (Fortrose).

Die Panzerkreuzer von der Mittelmeerflotte „Good Hope" A, „Lancaster" und „Suffolk" haben an den Festlichkeiten anläßlich der Denkmalseinweihung der Königin Victoria und des Königs Eduard in Nizza und Cannes teilgenommen. An der Parade bei der Denkmalsenthüllung beteiligte sich das englische Landungskorps.

Linienschiff „Monarch" ist am 6. April in Dienst gestellt und der II. Division zugeteilt worden.

„Triumph" und „Swiftsure" von der Mittelmeerflotte sollen in nächster Zeit durch „Lord Nelson" und „Agamemnon" als Flaggschiffe ersetzt werden.

— Neubauten, Probefahrten, Technisches. Nach »Naval and Military Record« beträgt die größte Stärke des Gürtelpanzers von „Ajax" in der Wasserlinie 300 mm auf $^2/_3$ der Länge des Schiffes, an den Enden des Schiffes 150 mm. Nach demselben Blatt sollen die neuen „leicht gepanzerten" Kreuzer des Etats 1912/13 voraussichtlich geringeres Deplacement erhalten als die Town-Klasse und eine stärkere Armierung als jeder geplante Zerstörer oder Hilfskreuzer.

Nach »Standard« ist es so gut wie entschieden, daß von ihnen mindestens zwei, wenn nicht mehr, Verbrennungsmotoren erhalten.

Zwei flachgehende Kanonenboote sind bei Yarrow & Co. — Glasgow — in Auftrag gegeben.

16 Zerstörer des 1912/13 Programms sind am 28. März in Bestellung gegeben, und zwar 4 bei Fairfield, je 2 bei Swan Hunter, Parsons Mar. Steam Turbine Co., Yarrow., White & Co., Denny Bros. und Thornycroft.

Vermessungsschiff „Endeavour" am 30. März bei Fairfield vom Stapel gelaufen, Zerstörer „Firedrake" bei Yarrow.

Probefahrtsergebnisse des Zerstörers „Attack" während achtstündiger Volldampffahrt: 30,6 kn, 2 kn mehr als kontraktlich. Der Zerstörer ist mit Überhitzern ausgerüstet.

Veränderungen an den Schornsteinen und der Kommandobrücke werden auf „Orion" vorläufig nicht ausgeführt werden. Nur der Querschnitt der Schlingerkiele in der Mitte wird vergrößert.

Nach Zeitungsnachrichten sollen auf „King George V." Schlingertanks eingebaut werden.

Während des Umbaus des „Lion" wird auch eine Änderung in der Aufstellung der bisher ganz ungeschützten achteren 10,2 cm-Geschütze vorgenommen. Die Geschütze werden in geschlossenen Batterien stehen, vier an jeder Seite des Aufbau-

decks. Die vordere Batterie ist schon gedeckt, der Schutz soll aber hier noch verstärkt und die Gruppierung der Geschütze geändert werden.

Infolge der vielen Arbeiterunruhen sind in der Fertigstellung der Neubauten zahlreiche Verzögerungen eingetreten. Die Verzögerung betrug bei „Orion“ 1 Monat, bei „Lion“ 3, bei „Monarch“ $3^1/_2$, ebenso bei „Thunderer“; „Princeß Royal“ wird voraussichtlich statt Ende März erst im August fertiggestellt werden. Bei „Australia“ und „New Zealand“ ist der Panzer noch nicht angeliefert. Es wird deshalb in der Presse die Forderung gestellt, die diesjährigen Schiffe einige Monate früher zu vergeben, um ihre rechtzeitige Ablieferung sicher zu stellen.

Einige Preßstimmen wenden sich gegen die übertriebene Ausrangierung älterer Schiffe, die, wenn nach einer Schlacht „die See rein von Dreadnoughts wäre“, unschätzbare Dienste leisten könnten.

7 alte Zerstörer sind in Portsmouth versteigert worden. Der Durchschnittserlös für ein Boot betrug 32 500 *M*.

— Artillerie. Artillerieschießen. Gefechtsschießen einer Linienschiffsdivision von vier Dreadnoughts gegen zwei Scheiben (27×9 m) auf 12 500 m beginnend; Dauer des Schießens 15 Min., Formation Kiellinie. Navigierung und Steuern der Schiffe aus der Gefechtszentrale; alle Vorbereitungen zu Klarschiff getroffen, kein Mann an Deck oder außerhalb Panzerschutzes. Kreuzer „Invincible“ macht Aufschlagbeobachtungen am Ziel. Nach diesem Schießen fand ein besonderes Schießen des „Neptune“ statt. Schließlich schoß auch „Invincible“ zur Erprobung seiner elektrischen Einrichtungen. Allen Schießen wohnte der Erste Lord der Admiralität und der Inspector of Target Practice bei.

Auf eine Anfrage im Parlament machte Mr. Churchill folgende Angaben über die Resultate der gunlayers' test von „Orion“: 35 Schuß 24 Treffer bei 2^{25} Min. Feuererlaubnis. Bester Turm 8 Schuß 8 Treffer. Entfernung 2150 m.

Nach „Hampshire Telegraph“ ist anzunehmen, daß nach den neuen Bestimmungen die gunlayers' test nach geschleppter Scheibe abgehalten wird.

— F.T. und Signalwesen. Auf eine Anfrage im Parlament bezüglich der Verwendung des Poulsen-Feddersenschen Systems, das jetzt mit 200 Worten in der Minute arbeite, in der englischen Marine erklärte der Vertreter der Admiralität, daß diesem System die ernsteste Beachtung geschenkt würde. Der englische Vertreter der Poulsen-Gesellschaft habe eine Aufforderung, Angebote für eine 5 Kilowatt-Station in Trinidad einzureichen, abgelehnt, doch würde der Gesellschaft nochmals Gelegenheit gegeben werden, sich um eine der in Westindien zu errichtenden Stationen zu bewerben.

Aus einem Zeitungsartikel geht hervor, daß Signale des Geschwaderchefs auf dem Flaggschiff am Großmast geheißt und von dem Flaggschiff selbst durch Wiederholung am Fockmast beantwortet werden.

Torpedokanonenboot „Jason“ hat F. T.-Einrichtung erhalten.

— Häfen. Werften. Küstenverteidigung. 300 Werftarbeitern der Staatswerft Chatham ist wegen Mangel an vorliegenden Arbeiten gekündigt worden.

In Portsmouth werden größere Öllager mit einem Kostenaufwand von über 1 000 000 *M* errichtet. Bis Ende März waren 360 000 *M* verausgabt, im nächsten Jahre sollen die Arbeiten beendet sein. Von den Öltanks wird das Öl in großen Stahlröhren bis auf die Pier geleitet, so daß 2—3 Dreadnoughts an der Mole gleichzeitig Öl auffüllen können.

— Luftschiffahrt. Dem Parlament ist eine Denkschrift des Kriegsministeriums über „Flugwesen in Heer und Marine“ zugegangen. Die wichtigsten Punkte daraus sind folgende:

Die Notwendigkeit einer wirksamen Ausgestaltung des Flugwesens sei für England nicht weniger dringend als für andere Länder. Seine Bedeutung für das Heer sei praktisch erwiesen durch fremde Manöver und den italienisch-türkischen Krieg. Wenn dasselbe für die Flotte auch nicht mit gleicher Sicherheit behauptet werden könne, so dürfe man doch jedenfalls nicht in dieser Hinsicht hinter anderen Nationen zurückbleiben. Die Aeroplane seien aus dem Versuchsstadium heraus, daher hieße es jetzt, energisch an ihre Weiterentwicklung zu gehen.

A. Allgemeine Grundsätze.

1. Die vorzusehenden Einrichtungen müßten einerseits dem vorhandenen Bedürfnis angepaßt werden, anderseits aber auch elastisch genug sein, um sie späterhin auszubauen.

2. Die Organisation soll die völlige Ausnutzung aller augenblicklich vorhandenen Hilfsquellen sicherstellen.

3. Trotz der verschiedenen Anforderungen, die Armee und Marine stellen müssen, soll doch Heer- und Marineflugwesen eine gegenseitige Reserve bilden.

4. Alle privaten Unternehmungen im Flugwesen sollen jede nur mögliche Förderung erfahren. Dazu gehöre auch, den Fliegern, die nicht zur Armee oder Marine gehören, den Eintritt in das Royal Flying Corps zu erleichtern.

5. Alle aktiven Offiziere des Royal Flying Corps sollen das Flugzeugnis besitzen.

B. Grundzüge der Organisation.

1. Das Royal Flying Corps stellt das Personal für die Armee- und Marineabteilung sowie für die Zentralfliegerschule in Salisbury Plain. Kostenbestreitung und Verwaltung gemeinsam durch Admiralität und Kriegsministerium.

2. Nach Absolvierung der Central Flying School werden die Schüler den beiden Abteilungen überwiesen.

3. Zur Zeit soll die Marine-Fliegerabteilung ihren Hauptsitz noch in der Marinefliegerschule in Eastchurch behalten.

4. Für das Expeditionskorps der Armee sollen acht Fluggeschwader gebildet werden.

5. Der Bau von Flugzeugen und Ausbildung des hierfür notwendigen Personals fällt der schon bestehenden Army Aircraft Factory zu, die die Bezeichnung erhält: Royal Aircraft Factory.

6. Die Vornahme von Versuchen und Erprobung von Erfindungen ist Aufgabe des Advisory Committee.

7. Alle Behörden sollen im engsten Zusammenhange miteinander arbeiten.

8. In ganz England sollen Schuppen und Landungsplätze in bestimmten Zwischenräumen vorgesehen werden zur Ermöglichung von Überlandflügen.

9. Nach bestandenem Flugexamen und Aufnahme in das Royal Flying Corps erhalten Offiziere und Zivilflieger die Summe von 1500 *M*.

10. Als Unterabteilung des Komitees für die Landesverteidigung wird ein Air Committee errichtet.

C. Laufbahn.

1. Das Royal Flying Corps ergänzt sich aus:
   a) Offizieren aller Gattungen mit Pilotenzeugnis,
   b) Deck-, Unteroffizieren und Gemeinen der Armee und Marine,
   c) Zivilpersonen,
   d) direkt eingestellten Personen der regulären oder Spezialreserve.



Nach Abschluß ihrer Ausbildung werden die Offiziere kommandiert
entweder zum Dienst in der Armee- oder Marineabteilung
oder zum Stabe der Fliegerschule
oder zur Reserve des Royal Flying Corps.

2. Kommandodauer in den beiden Flugabteilungen und der Zentralfliegerschule soll im allgemeinen 4 Jahre betragen.

3. Alle Angehörigen des Royal Flying Corps müssen sich verpflichten, im Kriegsfalle in jedem beliebigen Teile der Welt Dienst zu tun.

4. Die Reserveoffiziere des Royal Flying Corps werden der I. und II. Reserve zugeteilt. Bedingung für Zugehörigkeit zur I. Reserve ist: Nachweis einer Gesamtflugzeit im letzten Vierteljahr von 9 Stunden, darunter ein mindestens einstündiger Überlandflug; für II. Reserve: Flugleistungen nicht erforderlich; Verpflichtung, sich im Kriegsfall zum Dienst im Royal Flying Corps zur Verfügung zu stellen.

5. Eine Begrenzung der Anwärterzahl ist zunächst nicht beabsichtigt, da die Zahl der Besitzer von Pilotenzeugnissen verhältnismäßig gering sei und mehr als 100 Anwärter im ersten Jahre kaum zu erwarten seien.

D. Lehrkurse.

1. Jährlich 3 Kurse von je 4 Monaten Dauer.

Die Ausbildung soll sich erstrecken auf: Einführung in die Flugkunst, Unterricht über Konstruktion von Maschinen und Aeroplanen, Unterricht in Meteorologie, Beobachtungsübungen vom Aeroplan aus, Unterricht in Navigation und im Fliegen nach dem Kompaß, Übungen in Überlandflügen, Photographieren vom Flugzeug aus, Signalisieren nach allen Methoden, Schiffstypenkunde aller Nationen.

2. Jährlicher Bedarf der Marine an Fliegern wird auf 40 geschätzt.

Jährlicher Bedarf des Expeditionskorps für 7 Geschwader aus Aeroplanen auf 182 Offiziersflieger und 182 Offiziersflieger ohne Patent. Dazu 25 v. H. Zuschlag. Außerdem sollen 15 Zivilflieger jährlich zum Eintritt zugelassen werden.

E. Material.

1. Die Beschaffung von 25 Aeroplanen für die Zentralfliegerschule ist eingeleitet.

2. Für die Marine sollen zunächst 12 Aeroplane und Wasserflugzeuge angeschafft werden.

3. Auf die Beschaffung von Luftschiffen für die Marine wird zunächst verzichtet.

4. Für Zwecke der Armee werden für nötig gehalten:
7 Aeroplangeschwader zu je 12 Aeroplanen, im ganzen also 84 Aeroplane.
1 Luftschiffgeschwader zu 2 Luftschiffen und 2 Flugdrachen.

5. Angebote zur Errichtung von Baracken, Schuppen und Werkstätten, zunächst provisorischen Charakters, sind eingefordert. Kosten etwa 500 000 *M*.

Die Denkschrift betont die Notwendigkeit der geplanten Beschaffung hauptsächlich für das Expeditionskorps. Für dieses komme auch die Beschaffung von Luftschiffen weniger in Frage, die daher erst in zweiter Linie berücksichtigt worden seien.

Auf eine Anfrage im Parlament, wieviel Offiziere beim Flugwesen beschäftigt wären und wieviel für den Krieg geeignete Aeroplane das Kriegsdepartement zur Zeit besäße, antwortete der Regierungsvertreter: 24 Offiziere, 16 Aeroplane.

Eine Teilnahme der Fliegeroffiziere an den diesjährigen Armeemanövern sei beabsichtigt. Über Zahl der verfügbaren Offiziere und Flugzeuge ließen sich noch keine bestimmten Angaben machen.

Verschiedenes. Von einem schweren Verlust ist die White Star Line betroffen worden. Der Riesendampfer „Titanic“ ist am 15. 4. auf seiner ersten Fahrt in der Nähe von Cape Race mit einem Eisberg zusammengestoßen und nach 4 Stunden gesunken. 1635 Menschen haben den Tod in den Wellen gefunden, nur 705 sind gerettet. Die Tageszeitungen haben ausführlich über das erschütternde Unglück berichtet, das in der gesamten Welt die schmerzlichste Teilnahme erweckt. Das in seiner Art einzig dastehende Unglück hat zu lebhaften Erörterungen in der Presse und im Parlament über die Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der Passagiere auf den modernen Riesendampfern, Zweckmäßigkeit der Größe solcher Schiffe und die Notwendigkeit des dauernden Besetzthaltens der FT-Stationen geführt.

Die Gerichtsverhandlungen über den Zusammenstoß „Olympic“—„Hawke“ sind wieder aufgenommen, da durch Taucher festgestellt worden ist, daß Bugteile des Kreuzers „Hawke“ nicht genau an der von der Admiralität als Kollisionspunkt angenommenen Stelle liegen. Sa.

⚜

Vereinigte Staaten von Amerika. Marine im Parlament. Bei der Beratung des Marineetats wurde der Staatssekretär in besonders heftiger Weise von dem Abgeordneten Foß angegriffen, der in allen Punkten die Neuorganisation bekämpft. Als Foß in längeren Ausführungen auch den Dienstbetrieb auf den Staatswerften kritisierte und die größere Ökonomie und den mehr kaufmännischen Betrieb auf den Privatwerften ins Treffen führte, entgegnete der Staatssekretär, der Abgeordnete gehe hier von ganz falschen Voraussetzungen aus. Eine Staatswerft sei kein kaufmännisches Unternehmen. Sie sei vielmehr für den Kriegsfall eine militärische Notwendigkeit und außerdem dazu da, die Seeoffiziere im Schiffbau und in allen verwandten Fragen weiterzubilden. Auf den Staatswerften müsse in erster Linie das militärische Bedürfnis entscheiden, kaufmännische Fragen kämen hier immer erst in zweiter Linie und könnten nur insoweit Berücksichtigung finden, als sie die Schlagfertigkeit der Flotte und die Kriegsbereitschaft der Werften selbst nicht hinderten.

Das Gesetz, daß die Seekadetten nach Beendigung des vierjährigen Lehrgangs auf der Marineschule unmittelbar zu Leutnants zur See befördert werden sollen und nicht mehr wie bisher als Fähnriche zur See auf die Flotte kommandiert werden, hat die Zustimmung des Kongresses gefunden und liegt dem Präsidenten zur Vollziehung vor.

— Organisation. Vom Staatssekretär wurden bisher »general orders« und »special orders« herausgegeben. Die general orders, allgemeine Befehle des Oberkommandos der Marine in Kommando- und Verwaltungsangelegenheiten, gingen allen Offizieren zu und wurden von diesen in besonderen Akten gesammelt. Die special orders, Sonderbefehle oder Informatorisches für den Dienst, wurden für die Offiziere nicht vervielfältigt. Da letztere aber von den Offizieren kopiert und gleichfalls zu den Befehlsakten genommen wurden, hat der Staatssekretär entschieden, daß special orders künftighin in Fortfall kommen sollen. Alle wichtigen Verordnungen sollen von jetzt ab in den general orders Aufnahme finden, alle die Allgemeinheit nicht betreffenden Verfügungen aber in Zukunft nur noch an die in Frage kommende Behörde oder Person gerichtet werden.



— Atlantische Flotte. Kontreadmiral Vreeland, Aid for operations, hat das nachstehende Jahresprogramm für die Atlantische Flotte ausgearbeitet, das vom Staatssekretär genehmigt worden ist:

1. bis 15. April: Frühjahrsschießübungen,
15. bis 30. April: Werftliegezeit,
1. Mai bis 1. Juli: Übungen im Divisionsverbande (Torpedo- und Minenübungen, Schleppen, taktische Übungen),
1. Juli bis 25. August: Übungen im Flottenverbande,
25. August bis 15. September: Herbstschießübungen im Verbande,
15. September bis 15. Oktober: Manöver, Torpedobootsangriffe,
15. Oktober bis 1. November: Werftliegezeit,
1. bis 15. November: Dampffahrübungen, Vorübungen zu Schießübungen,
15. November bis 15. Dezember: Übungen im Divisionsverbande,
15. Dezember bis 5. Januar 1913: Aufenthalt im Heimatshafen, Urlaub,
5. bis 12. Januar 1913: Marsch nach Guantanamo unter Zugrundelegung einer Gefechtsidee,
12. Januar bis 25. März 1913: Allgemeine Exerzitien, Torpedo-Abwehrübungen, Nachtschießen, Gewehrschießen, Landungsmanöver in Guantanamo,
25. März bis 1. April: Marsch nach Hampton Roads unter Zugrundelegung einer Gefechtsidee,
1. April bis 20. April: Frühjahrsschießübungen auf den Southern Drill Grounds,
20. April bis 5. Mai: Werftliegezeit.

Außer den für die ganze Flotte vorgesehenen Werftliegezeiten, die mehr als Erholungszeiten anzusehen sind, sind vom Marineamt Werftreparaturzeiten für alle Schiffe festgesetzt, die sich über das ganze Jahr und auf die verschiedenen Staatswerften verteilen, so daß das jeweilig reparierende Schiff bei den gerade dann vorgesehenen Übungen ausfällt.

Bei kürzlich vorgenommenen forcierten Fahrten sind folgende Geschwindigkeiten von Linienschiffen erreicht worden:

„Delaware“ 21,56 kn, „New Yersey“ 19,18 kn, „Virginia“ 19,01 kn, „North Dakota“ 21,01 kn, „Nebraska“ 19,06 kn, „Georgia“ 19,26 kn, „Rhode Island“ 19,06 kn. Alle anderen Linienschiffe unter 19 kn.

Linienschiff „North Dakota“ erzielte bei Bekohlung in See und in Fahrt aus dem Kohlendampfer „Vulcan“ eine Höchstleistung von 499 t in einer Stunde; Durchschnitt von vier Stunden: 410 t stündlich.

— Reserveflotte. Die Indienststellung der Reserveflotte des Pazifischen Geschwaders unter dem Befehl des Kontreadmirals Alfred Reynolds, Heimatshafen Puget Sound, und des Atlantischen Geschwaders unter dem Kommando des Kontreadmirals Knight (Flaggschiff: Panzerkreuzer „Tennessee“) mit Philadelphia als Hauptliegehafen ist wegen Mangel an Mitteln zunächst bis zum Mai verschoben worden. Über die Organisation der Reserveflotten sind vom Staatssekretär folgende Verordnungen erlassen worden:

Offiziere und Mannschaften gelten als eingeschifft und erhalten Bordgebührnisse. Der Etat für diese Schiffe sieht vor: einen Kommandanten, einen Ersten Offizier, drei Wachoffiziere, einen Arzt, einen Zahlmeister, ferner $^{1}/_{4}$ des seemännischen und $^{1}/_{8}$ des technischen Personals. Für Frauen ist das Wohnen an Bord verboten. Das Pulver lagert an Land, das ganze Geschützzubehör ist an Bord. Die Routine ist der der in Dienst befindlichen Schiffe anzupassen. Jedes Schiff kann wenigstens

einmal im Jahr vom Flottenchef den Befehl erhalten, zu einer Übungsfahrt in See zu gehen. Mit dieser Übungsfahrt ist eine Volldampffahrt und eine Schießübung zu verbinden. Urlaub kann nach Beendigung des Dienstes, am Mittwoch und Sonnabend bereits von 1 Uhr ab, erteilt werden. Es darf nie mehr als die Hälfte der Besatzung gleichzeitig beurlaubt werden.

— Kasernenschiffe. Bei fast allen Marinestationen versieht ein dazu bestimmtes in Dienst oder in Reserve befindliches Schiff den Dienst des Kasernenschiffs (receiving ship). Da Kasernen (barracks) in den Vereinigten Staaten nur für Schulen und für die Mannschaften der Marineinfanterie vorgesehen sind, so erfüllen die Kasernenschiffe die Aufgaben der Matrosen- und Werftdivisionen. Sie sind die Sammelstellen für die von den Aushebungskommandos Angeworbenen, die hier, soweit sie nicht als Leichtmatrosen den Schulstationen zugeteilt werden, ihre erste militärische Ausbildung erhalten. Der Zuschlag für ein Schiff als Kasernenschiff besteht aus einem Seeoffizier, einem Arzt, einem Zahlmeister, einem Marine-Infanterieoffizier sowie einer Anzahl Deckoffiziere und Mannschaften; von diesen können die Offiziere nebenamtlich zu dem Dienst auf dem Kasernenschiff kommandiert werden.

— Personal. Der Staatssekretär hat sich abermals an den Vorsitzenden der Marinekommission des Repräsentantenhauses in einem Schreiben gewandt, in dem er die Dringlichkeit der Schaffung von Admiral- und Vizeadmiralstellen betont. Die englische, deutsche und französische Marine hätten zusammen 243 Flaggoffiziere, von denen 100 im Range höher stehen als ein Kontreadmiral. Bei einer gemeinsamen Unternehmung falle also der Oberbefehl immer einem Admiral dieser drei Mächte zu, ein Zustand, der weder dem Stärkeverhältnis noch der Würde der Vereinigten Staaten entspreche. Die Marinekommission scheint dem Staatssekretär insoweit entgegenkommen zu wollen, als sie geneigt ist, die Titel Admiral und Vizeadmiral Seebefehlshabern während der Dauer ihres Bordkommandos zuzuerkennen. Die vom Präsidenten auszusprechende Verleihung dieser Titel soll aber weder ein höheres Einkommen bedingen, noch darf der Admiral oder Vizeadmiral nach Enthebung von seinem Posten als Flotten- oder Geschwaderchef diesen Rang weiterführen. Er wird vielmehr dann wieder Kontreadmiral und auch als solcher verabschiedet. Man glaubt, daß das Gesetz in dieser Fassung angenommen wird.

Die amerikanische Marine besaß am 1. Januar 1912 die nachstehenden inaktiven, pensionsberechtigten Marineoffiziere und Mannschaften:

Seeoffiziere	437	7,3	Millionen ℳ	Pension
Sanitätsoffiziere	95	1,3	"	"
Marinezahlmeister	51	0,8	"	"
Marineingenieure	70	0,8	"	"
Marinepfarrer	11	0,2	"	"
Mathematikprofessoren	6	0,1	"	"
Schiffbaukonstrukteure	7	0,1	"	"
Hafenbauingenieure	6	0,1	"	"
Oberdeckoffiziere	98	0,7	"	"
Deckoffiziere	123	0,8	"	"
Unteroffiziere	1	—	—	—
Pensionsempfänger	905	12,2	Millionen ℳ	Pension

Die Fähnriche zur See der beiden ältesten Jahrgänge der Marineschule werden in diesem Jahre vom 10. Juni bis Ende August auf Schiffe der Atlantischen Flotte verteilt werden. Die Fähnriche des ältesten Jahrgangs werden in Leutnantsstellen verwendet werden, die des zweiten Jahrgangs sollen Dienst in der Maschine tun. Daneben soll allen Gelegenheit gegeben werden, praktische Navigation zu treiben und einen Einblick in die Funkentelegraphie zu bekommen. Jedes Linienschiff erhält etwa 20 Fähnriche. Die Fähnriche des drittältesten Jahrgangs werden

geschlossen auf die „Massachusetts“ kommandiert werden, die gleichfalls während dieser Zeit der Flotte unterstellt wird und an den Manövern teilnehmen soll. Im übrigen wird Dienst und Unterricht dieses Schiffes vom Direktor der Marineschule angeordnet.

Kontreadmiral Thomas, bisher Chef der Pazifischen Flotte, ist am 27. April 1912 wegen Erreichung der Altersgrenze verabschiedet worden.

Am 17. März ist der frühere Chefingenieur der amerikanischen Marine, Kontreadmiral Melville, in Philadelphia gestorben.

— Pulver. Vor der Marinekommission des Repräsentantenhauses erklärte Oberst a. D. Buckner, Vizepräsident der E. J. du Pont de Nemours Powder Co., die Fabrik könne täglich 25 000 Pfund Pulver herstellen. Die Herstellung des rauchschwachen Pulvers erfordere im Gegensatz zu dem alten Braunpulver eine recht lange Zeit. Eine heute eingegangene Pulverbestellung könne frühestens in vier bis sechs Monaten zur Ablieferung gelangen. Eine genügende Reserve an Pulvervorräten lasse sich somit nicht umgehen.

— Panzerung. Unter die Fragen, die bei vielen Artillerieschießversuchen verfolgt werden sollen, ist abermals die der Herabsetzung der Geschoßkappenwirkung durch doppelten Panzer aufgenommen. Über den eigentlichen Panzer soll eine dünne, gehärtete Platte, ein sogenannter Hautpanzer, gelegt werden, der die Detonation des Geschosses bewirken soll.

— Torpedowesen. Über Bezeichnung und Einteilung der Torpedoboots- und Unterseebootsverbände sind vom Marineamt neue Bestimmungen erlassen worden. Die Bezeichnung Flottille (bisher fleet) ist in flotilla, die Bezeichnung Halbflottille (bisher division) ist in group geändert worden. Die Tender dienen als Mutterschiffe der Boote und sind bei den Unterseebootsflottillen auch zum Wohnen der Bootsbesatzungen eingerichtet. Der Tenderkommandant ist nicht gleichzeitig Flottillenchef, sondern diesem unterstellt. Der Flottillenstander weht im Großtopp des größten Tenders. Jedes Torpedoboot trägt am zweiten Schornstein von vorn in großen 60 cm hohen Messingzahlen die Nummer seiner Halbflottille. Die Boote selbst haben Unterscheidungszeichen im Mast. Jedes Unterseeboot trägt die Nummer seiner Halbflottille in 35 cm hohen Messingzahlen unter dem Periskop; unter dieser wird die taktische Nummer innerhalb der Halbflottille angebracht. Torpedo- und Unterseeboote, die nicht einer der aktiven Schlachtflotten unterstehen, tragen kein Unterscheidungszeichen. Üben Unterseebote in untergetauchtem Zustande, so fährt der sie begleitende Tender im Vortopp, bei nur einem Mast an der Raanock, den Warnstander.

Die Einteilung und Organisation der Torpedoboots- und Unterseebootsverbände an der atlantischen Küste wird wie folgt geändert: Die Torpedobootsverbände im Atlantischen Ozean (bisheriger Name torpedo Atlantic Fleet) werden dem Chef der Atlantischen Flotte unterstellt und erhalten den Namen Atlantische Torpedobootflottille; 1. bis 5. Halbflottille fünf, 6. und 7. Halbflottille vier Boote.

Die Unterseebootsflottille des Atlantischen Ozeans, die bisher auch dem Chef der Torpedo- und Unterseebootsverbände des Atlantischen Ozeans unterstellt war, ist selbständig geworden und wird während einer gewissen Zeit im Jahre dem Chef der atlantischen Flotte unterstellt. Sie hat den Namen Atlantic submarine flotilla erhalten. Flottillenchef ist der älteste Halbflottillenchef.

1. Halbflottille: Severn, Castine, fünf Boote.
2. Halbflottille: Tonopah, fünf Boote.

Die übrigen Boote werden in Reservehalbflottillen eingeteilt, die nach der Marinestation, zu der sie gehören, benannt werden. Die Kommandanten der Reserve-

halbflottillen sind den betreffenden Oberwerftdirektoren unterstellt. Es werden folgende Reservehalbflottillen gebildet:

1. Reserve Torpedo Group Charleston: Tender Olympia, 12 Torpedoboote, 4 Unterseeboote.
2. Reserve Torpedo Group Annapolis: 5 Torpedoboote.
3. Reserve Torpedo Group Newport: 4 Torpedoboote.

Außerdem haben einige Torpedoboote Sonderaufgaben; so sind 4 der Miliz zur Verfügung gestellt.

An der pazifischen Küste wird aus den vorhandenen Torpedo- und Unterseebooten eine gemeinsame Flottille gebildet, deren Chef zunächst selbständig ist und dem Flottenchef der Pazifischen Flotte nicht unterstellt wird.

Die Pacific Torpedo Flotilla wird wie folgt formiert:

Flottillenfahrzeug: Tender Iris.
1. bis 3. Halbflottille: je 4 Boote.
1. Unterseebootshalbflottille: Tender Alert, 4 U-Boote.

Die Boote in Ostasien werden zu einer Flottille zusammengefaßt, die den Namen Torpedo Flotilla, Asiatic Fleet erhält und aus zwei Halbflottillen besteht:

1. Halbflottille: Tender Pompey, 5 Torpedoboote.
1. Unterseebootshalbflottille: Tender Mohican, 4 U-Boote.

— Flugwesen. Zur Verständigung von den Flugfahrzeugen aus ist in der amerikanischen Marine ein Signalapparat eingeführt worden, der Wolken aus Lampenruß erzeugt. Diese Wolken werden nach dem Morsesystem gegeben derart, daß kleine Wolken Punkte, große Wolken Striche des Alphabets bedeuten. Der Apparat besteht aus einer kleinen Luftpumpe, einem Gefäß mit Lampenruß, einem trichterförmigen Mundstück, sowie einem Druckhebel, der dem Taster am Morseapparat entspricht. Der ganze Apparat wiegt etwa 13 kg. Die Signale sind auf etwa vier bis fünf Seemeilen erkennbar.

— Neubauten. Das Linienschiff „Florida" hat am 25. März seine Meilenfahrten und forcierten Fahrten erledigt und hierbei außerordentlich günstige Ergebnisse gezeitigt. Während das Schwesterschiff „Utah" nur eine Höchstgeschwindigkeit von 21,64 kn erzielte, hat „Florida" 22,54 kn gelaufen und damit noch das englische Linienschiff „Vanguard" (Höchstgeschwindigkeit 22,5 kn) geschlagen.

Am 18. Mai wird in Gegenwart des Staatssekretärs das Linienschiff „Texas" auf der Werft Newport News, Va. von Stapel laufen. Im Marineamt werden zur Zeit die Linienschiffsprojekte für 1912/13 ausgearbeitet. Das Deplacement wird wahrscheinlich auf etwa 30 000 t gesteigert werden. Auch ist eine Verbesserung des Panzer- und Unterwasserschutzes beabsichtigt. Hinsichtlich der Brauchbarkeit des Drillingturmes haben sich in letzter Zeit im Marineamt immer stärkere Zweifel erhoben. Die wahrscheinlich beabsichtigte weitere Kalibersteigerung auf 38 cm wird vielleicht eine Verminderung der Geschützzahl zur Folge haben und dabei die Gelegenheit der Rückkehr zum Doppelturm bieten. Eine Batterie von acht 38 cm-Geschützen sei einer solchen von zehn 35,6 cm-Geschützen gleichwertig. Im Admiralstabe scheint man jedoch den Versuch mit dem Drillingturm auch weiter wagen und an dem 35,6 cm-Kaliber festhalten zu wollen.

Am 3. April ist der Torpedobootzerstörer „Henley" auf der Werft der Fox River Shipbuilding Co. in Quincy, Mass., von Stapel gelaufen. „Henley" ist das erste Torpedoboot, das neben den Hauptturbinen Kolbenmaschinen erhält. Diese sollen bis zu einer Geschwindigkeit von 16 kn verwendet werden; bei höherer Fahrt soll das Boot die Kolbenmaschinen auskuppeln und nur mit den Turbinen laufen.

Kontraktliche Geschwindigkeit ist 29,5, erwartete 31 kn. Das Boot hat ein Deplacement von 742 t und soll 12 000 PS entwickeln.

In Sparrows Point. Md. ist am 23. März der Flottenkohlendampfer „Orion" von Stapel gelaufen. Er hat eine Länge von 156 m zwischen den Perpendikeln, eine Gesamtlänge von 164 m, eine Breite von 19,8 m und einen Konstruktionstiefgang von 12 m. Er soll 12 500 t Kohlen fassen und 14 kn laufen.

Kohlendampfer „Neptune" (Turbine mit mechanischem Zwischengetriebe), dessen erste Probefahrt recht unbefriedigend verlaufen war, erzielte mit neuen Propellern günstigere Ergebnisse.

	Umdrehungen	Pferdestärken	Geschwindigkeit	Kohlenverbrauch
Alte Propeller . . .	119,5	5409	12,9 kn	0,81 kg
Neue Propeller . . .	131,7	5980	14,0 kn	0,78 kg

Der vorläufige Entwurf für das geforderte Werkstattschiff sieht eine Bewaffnung von vier 12,7 cm-SK vor, Gesamtkosten etwa 2,5 Mill. *M.* .

— Instandhaltung der Schiffe. Nach einer Verfügung des Marineamts vom 1. März sind vom 1. Mai 1912 ab sämtliche Torpedoboote, Unterseeboote und Flottenkohlendampfer mit der grauen Schieferfarbe der Linienschiffe zu streichen.

— Panamakanal. Das am Panamakanal in Balboa zu erbauende Trockendock wird eine Einfahrtsbreite von 33,5 m und eine Breite der Docksohle von 30,4 m erhalten. Länge wie alle neuen Docks in den Vereinigten Staaten von Amerika 305 m; Schiffe bis zu 10,7 m Tiefgang sollen eindocken können.

— Kolonien. Kontreadmiral Southerland hat an Bord des Panzerkreuzers „West Virginia" die Insel Palmyra besucht, die etwa 1000 sm südwestlich von Honolulu gelegen sowohl von England wie auch von den Vereinigten Staaten von Amerika beansprucht wird. Die Insel wurde 1882 als zu Hawai gehörig proklamiert, aber trotzdem 1889 von England annektiert. Eine eingehende Erforschung durch Offiziere des Kreuzers hat ergeben, daß sich kein englisches Hoheitszeichen irgendwelcher Art auf der Insel befindet.

v. Selchow.



Frankreich. Am 29. März ist das Flottengesetz auch vom Senat angenommen worden. In dem Bericht des Marinereferenten im Senat, M. Chautemps, wird getadelt, daß die Bereitstellung der für die neuen Schiffe erforderlichen Docks nicht mit dem Schiffbau gleichen Schritt halte; es wird die Hoffnung ausgesprochen, daß diese Lücke im Gesetz noch rechtzeitig ausgefüllt werde. Das Bauprogramm bedeute im übrigen einen energischen Schritt zum Wiederaufbau der Flotte und bezeuge, daß Frankreich gewillt sei, den Platz unter den ersten Mächten der Welt, den ihm die Geschichte zuweise, um jeden Preis zu behaupten. — Bei den Verhandlungen, die im übrigen glatt verliefen, trat M. Monis für den Bau von Schlachtschiffkreuzern nach englischem und deutschem Vorbilde ein, während der bekannte M. d'Estournelles de Constant sich gegen jeden Bau von Dreadnoughts aussprach. Der »Temps« vom 31. März begrüßt die Annahme des Flottengesetzes mit folgenden Worten: „Die Sicherheit der französischen Marine ist endlich verbürgt; der Bestand der Flotte steht nicht mehr in dem Belieben eines mehr oder weniger gut beratenen Parlaments. Sie hat ihr eigenes Leben, und die Hilfsquellen, die ihren Bestand erneuern, sind gesichert. Damit ist ein sehr großer Fortschritt gewährleistet. Dem zähen Willen Delcassés gebührt die Ehre."

— Personal. Kapitän z. S. Jaurès, der die „Liberté" bis zu ihrem Untergang befehligte, ist zum Kommandanten der „Démocratie" ernannt worden.

— Flottenbetrieb. Heimische Verbände. Das I. Geschwader führte Vorübungen zu den ersten gefechtsmäßigen Schießen und das 1. und 2. gefechtsmäßige Schießen aus. Da die Scheiben bei stürmischem Wetter vertrieben waren, wurde das Schießen gegen den Felsen petit Sarranier abgehalten. Die Bedingungen waren:

1. Gefechtsschießen. Ein Führerschiff führt das mit 1500 m Abstand fahrende Treffen und signalisiert die Fahrt. Auf sein Signal eröffnet das erste Schiff das Feuer, das es 4 Minuten lang unterhält. Dann beginnt das zweite Schiff zu feuern. Das schießende Schiff führt während des Anlaufs eine Wendung um 2 Strich aus. Das Feuer wird auf 10 000 m eröffnet.

2. Gefechtsschießen. Führerschiff wie vor. Abstand der beiden schießenden Schiffe 3000 m; Feuererlaubnis je 6 Minuten. Schußentfernung 10 000 bis 7000 m. Nach 3 Minuten langem Feuern gilt der Kommandoturm als zerstört; das Feuer wird aus den Zweigstellen der mittleren Türme weitergeleitet. Die Ergebnisse sollen gut gewesen sein, besonders in Anbetracht der kurzen Ausbildungszeit und des Umstandes, daß das Geschützführerpersonal bei weitem noch nicht vollzählig ist.

Ein Schießen der Nebenarmierung zur Prüfung der Geschützführer fand zu Anker gegen zwei auf 1500 und 900 m in zwei um 10° verschiedenen Peilungen verankerte Scheiben statt. Jeder Geschützführer hatte 10 Schuß zu verfeuern; nach dem 5. Schuß war das Ziel zu wechseln. Die 7,5 cm-SK sind noch nicht mit ausgebildeten Artilleriegeschützführern besetzt; die Geschützführer der Füsilierlaufbahn, die während der Übergangsperiode noch die 7,5 cm-SK bedienen, haben keine Ausbildung im Schießen mit Fernrohrvisier.

Mitte April waren das I. Geschwader und das I. leichte Geschwader bei der Enthüllung der Denkmäler für die Königin Victoria und den König Eduard in Nizza und Cannes zugegen; der Ministerpräsident und der Marineminister (auf „Edgar Quinet") nahmen an den Festlichkeiten teil, denen auch eine englische Panzerkreuzerdivision beiwohnte.

Das III. Geschwader hielt die 1. gefechtsmäßige Schießübung der Hauptarmierung gegen die Felsen Mendu und Soeur Est ab; die Antitorpedobootartillerie schoß geschützweise gegen eine geschleppte Scheibe bei Tag und Nacht; auch die Torpedojäger schossen tags und nachts gegen feste und geschleppte Ziele. — In der zweiten Hälfte des April fanden taktische Übungen statt: Evolutionieren der großen Schiffe in Geschwader zu 8 Schiffen in 4 Treffen; Heranführen einer Linienschiffsdivision an die gegnerische zweite durch fühlunghaltende Torpedojägerdivisionen; daran anschließend Gefechtsbild, laufendes Gefecht, Angriff der Torpedojäger aus vorlicher Stellung; Heranführen einer Torpedojägerdivision zum Nachtangriff durch FT-Signale einer zweiten fühlunghaltenden Division.

Das III. Geschwader hat $^2/_3$ der Geschützführer-, Maschinen- und Heizerspezialisten sowie der Büchsenmacher, $^3/_5$ des Torpedo- und Steuermannspersonals und $^1/_2$ der übrigen Spezialisten an Bord.

„Foudre" stellte am 15. April als Begleitschiff für Unterseeboote und Stützpunkt für Flugapparate in Dienst.

— Flottillen. Die Torpedobootflottillen des Kanals hatten folgende Treffresultate beim Schießen des 1. Vierteljahrs gegen das Zielschiff „Bouvines" zu verzeichnen: 1. Zielschiff zu Anker, rottenweise 3 Schuß; Rotte „Epieu" 2 Treffer, Rotte „Catapulte" 3 Treffer, Rotte „Escopette" 1 Treffer, Rotte „Typhon"

3 Treffer. 2. Zielschiff in Fahrt, divisionsweise 5 Schuß; 1. Division 1. Linie von Dunkerque 4 Treffer, 1. Division 1. Linie von Cherbourg 5 Treffer; 2. Division 1. Linie von Cherbourg 5 Treffer, von Dunkerque 2 Treffer; Reservedivision von Cherbourg 5 Treffer, von Dunkerque 4 Treffer; alle Divisionen von Cherbourg somit 100 Prozent Treffer.

Beim Zusammenwirken der 3. leichten Division mit den Flottillen der Kanalhäfen (S. 516) stellte sich heraus, daß die FT auf den Flottillen noch sehr unzureichend arbeitet.

Die Unterseeboote von Cherbourg nahmen die Versuche mit Unterwasserschallsignalen wieder auf, die bisher keine sicheren Resultate ergeben haben sollen.

— Flottenmanöver. Die diesjährigen Flottenmanöver, die im Sommer im Norden stattfinden werden, werden nicht nur taktische, sondern auch strategische Übungen umfassen; besonders soll auch die neue Organisation der den Hochseeverbänden zugeteilten Offensiv-Flottillen erprobt werden. — 40 000 t Kohlen sind bereits für Brest bestellt, abzuliefern vor dem 1. Juli 1912.

— Organisation. Der Kriegsminister hat auf Anregung der Kammer und auf den Protest der Marineverwaltung hin für den Unteroffiziersdienstgrad zwischen dem adjudant und dem sous-lieutenant der Armee die Bezeichnung adjudant-chef anstatt enseigne gewählt, da die letztere in der Marine für einen Offiziersdienstgrad gebraucht wird.

Ein vom Kriegs- und Marineminister gegengezeichnetes Dekret unterstellt dem in Kriegszeiten als Kommandanten der Seefront eines Küstenbezirks fungierenden Seeoffizier außer dem ihm schon heute unterstehenden Personal und Material der Verteidigung die kürzlich geschaffenen Nachrichtenstellen der Marine, die Semaphor- und FT-Stationen der Marine, das Personal und Material des vom Bautenminister abhängigen Leuchtturm- und Seezeichenwesens sowie das Personal und Material der Marineanlagen des Hafens.

Die Kommandierung eines zweiten Fregattenkapitäns auf die Schiffe über 12 000 t, von der „Patrie"-Klasse an, sowie eines älteren lieutenant de vaisseau auf die Schiffe von 9000 bis 12 000 t ist endgültig beschlossen.

Lieferungskontrakte bis zu einem Werte von 40 000 ℳ können in Zukunft auch von den Marinepräfekten und den Direktoren der Werften und Staatsfabriken abgeschlossen werden; während bisher das Ministerium sich das Recht der Genehmigung aller Kontrakte vorbehielt. Die Kontrakte werden nachträglich in Paris von den beiden commissions de l'outillage et des marchés geprüft.

Entsprechend dem Fortschreiten der Entwicklung des Flugwesens in der Marine wurden durch Dekret vom 20. März feste Formen für den service de l'aviation maritime geschaffen. Dieser wird unter dem Oberbefehl eines commandant supérieur de l'aviation maritime einen von einem Fliegeroffizier geleiteten centre d'aviation an Land, ein von dem commandant supérieur befehligtes Schiff (bâtiment central de l'aviation, vorläufig „Foudre") und sonstige diesem dauernd oder vorübergehend zugeteilte Fahrzeuge umfassen. Jährlich wird eine Anzahl von enseignes de vaisseau de 1re classe, die mindestens 3 Jahre im Dienstgrad und dann 1 Jahr an Bord waren, oder lieutenants de vaisseau zu Fliegerkursen von höchstens 9 Monaten Dauer kommandiert, auf denen sie das Fliegerzeugnis erwerben. Das Kommando als Fliegeroffizier dauert einschließlich des Lehrgangs 3 Jahre, kann aber auf Wunsch verlängert werden. 2 Seeoffiziere, Maschinen- oder Bauingenieure können jährlich auf die école supérieure d'aéronautique et de construction mécanique zur Erwerbung des diplôme d'ingénieur d'aéronautique kommandiert werden. Ein Offizier mit diesem Diplom versieht die Stelle

des ingénieur du centre d'aviation; ihm liegt die Vornahme technischer Versuche und die Leitung der Flugzeugwerkstätten ob.

— Indiensthaltungsplan 1913 (Fortsetzung vom Aprilheft, S. 517). Marokko-, Ostasiatische, Indochina- und Tunis-Division wie bisher; Kreta: „Bruix" (statt „Amiral Charner"); Amerika und Fischereischutz in Terre Neuve: „Descartes". Aviatik: „Foudre". Schuldivisionen wie Februarheft, S. 251. Schiffe für Probefahrten: „Jean Bart" und „Courbet" je 5 Monate; 6 Torpedojäger; 1 Transportschiff „Seine". In Reserve: a) Normalreserve: „Amiral Charner", „Desaix", „Carnot", „République" (1 Monat), „Lavoisier"; 4 Torpedojäger während Neuberohrung der Kessel. b) Spezialreserve: „Brennus", „Charlemagne", „Latouche-Tréville", „Cassard", „Surcouf", „Dunois", „Duguay-Trouin", „Vinh-Long", „Utile" und „Sonde"; 14 Torpedojäger, davon 2 in Saigon, während Neuberohrung der Kessel. Außendienst: „Phlégéton", „Forbin", „Faucon", „Bougainville".

Torpedoboote und Unterseeboote der reinen Küstenverteidigung (vgl. Aprilheft S. 517):

Ort	Torpedoboote					Unterseeboote		
	Befehlshaber	Hochseeboote als Flottillenboote	torpilleurs d'exercice de 1re classe armés	torpilleurs de 1re classe en disponibilité	torpilleurs de 1re classe en réserve	Defensivboote in Dienst	Defensivboote außer Dienst	Offensivboote für Probefahrten
Dunkerque	1 Fregattenkapitän als Chef der Torpedobootsflottille	1 („Simoun")	5 (1 als Divisionsboot)	8	4	—	—	—
Cherbourg	1 Fregattenkapitän als Chef der Torpedoboote und Unterseeboote	1 („Thyphon")	5 (1 als Divisionsboot)	8	10	9	—	3
Brest (postes de ravitaillement L'Aberwrach, Lézardrieux)	1 desgl	1 („Mistral")	5 (1 als Divisionsboot)	8	10	5	—	—
Lorient	1 lieutenant de vaisseau als Chef der Torpedobootsflottille	1 („Siroco")	2	4	6	—	—	—
Rochefort (La Pallice)	1 Fregattenkapitän als Chef der Torpedo- und Unterseeboote	1 („Tramontane")	2	4	4	5	—	3
Toulon (Port Vendres, Villefranche)	1 desgl.	1 („Borée")	5 (1 als Divisionsboot)	8	„Chevalier" und 10	9	—	3
Biserta	1 desgl.	1 („Bourrasque")	5 (1 als Divisionsboot)	8	„Rafale", „Cyclone" und 10	5	—	—
Saigon	1 desgl.	„Vauban", service central	—	—	9	2	2	—

Défenses fixes:

Cherbourg:	Service central,	2	Minensucher,	„Damier“ und „Lorientais“.
Brest:	„ „	2	„	„Iroise“ und „Orient“.
Lorient:	„ „	1	„	„Alcyon“.
Rochefort:	„ „	1	„	
Toulon:	„ „	2	„	
Biserta:	„ „	2	„	
Fort de France.				
Diégo-Suarez.				

Die Durchführung des vorstehenden Indiensthaltungsplans wird schon jetzt eingeleitet; insbesondere sind die Offensiv-Flottillen des Mittelmeers den Hochseestreitkräften der I. Flotte schon im April zugeteilt. Aus diesem Grunde hört das Commandement supérieur des flottilles in Toulon Ende April auf zu bestehen, das Zielschiff „Amiral Tréhouart“ trat in die Spezialreserve.

— Artillerie. Die Abfeuervorrichtung der 7,5 cm-SK der „Danton“-Klasse gibt zu Ausstellungen Anlaß; sie arbeitet zu schwer; die mit Abziehen verbundene Kraftanstrengung erschwert das Richten bis zum letzten Moment. Die Fernrohrvisiere der 7,5 cm-SK haben nachts kein genügend helles Gesichtsfeld; anderseits werden die Geschützführer durch das Mündungsfeuer stark geblendet.

Der größte Teil der 24 cm-Kartuschen der „Danton“-Klasse, die vor kurzem zur Neubemessung der Pulverladung von Bord gegeben (vgl. Aprilheft, S. 520) und dann wieder eingeschifft wurden, mußte wiederum ausgeschifft werden, weil auch die Pulverlieferung 15 aus dem Jahre 1910 von Pont de Buis sich als nicht zuverlässig herausstellte.

— Torpedowesen. Auf einem Unterseeboot in Cherbourg explodierte kurz vor dem Losmachen die Anwärmevorrichtung eines Whitehead-Torpedos. Der Rohrverschluß war geschlossen, er hielt die Explosion aus; das Schwanzstück des Torpedos wurde gänzlich zertrümmert. Nach einer Zeitungsnachricht sollen — entgegen den amtlichen Angaben — die gelieferten Whitehead-Torpedos häufiger zu Klagen Anlaß gegeben haben.

— Schiffbau, Probefahrten. Linienschiffe. Die Schiffe des Programms 1912 haben die Namen „Bretagne“, „Provence“ und „Lorraine“ erhalten. Die ersten beiden werden am 1. Mai in Brest und Lorient auf den Regierungswerften, das dritte am 1. August auf einer Privatwerft in St. Nazaire auf Stapel gelegt.

Die Entwürfe für die beiden 1913 auf Stapel zu legenden Schiffe haben dem Obersten Marinerat zur Beratung vorgelegen. Das Deplacement soll 25 000 t betragen; die Armierung wird 16 30,5 cm-K in vier Vierlingtürmen oder 12 34 cm-K umfassen, die entweder in 3 mittschiffs aufgestellten Vierlingtürmen oder in 2 Vierling- und 2 über diese erhöhten Doppeltürmen aufgestellt werden sollen.

Torpedofahrzeuge. Torpedojäger „Dague“ (Programm 1908, „Bréguet“-Turbinen) erzielte 33,118 kn (Kontrakt 31 kn), Torpedojäger „Enseigne Henry“ (Programm 1910, 450 t, Kolbenmaschinen) 28,5 kn (Kontrakt 28 kn).

— Unterseeboote. Das Hebedock für Unterseeboote ist fertiggestellt und Anfang März von St. Nazaire nach Toulon übergeführt (vgl. Novemberheft 1911, S. 1467).

In Cherbourg wurde eine Vorrichtung zur Hebung gesunkener Unterseeboote erprobt, die in der Hauptsache darauf beruht, daß wasserdichte Leinwand-

ballons an dem Bootskörper befestigt und mit Preßluft gefüllt werden. Ein Versuch, auf diese Weise ein Gewicht von 25 t zu heben, gelang.

Von Stapel lief: am 17. April Unterseeboot „Montgolfier“ in Rochefort.

Aus den Listen der Flotte gestrichen wurden „Achéron“, die Torpedoboote „Paillon“ (ex-„Balny“), 195, 216, 220, 227.

— Uniform. Die Wiedereinführung einer Galauniform für die Offiziere, wahrscheinlich nach dem Muster der 1902 abgeschafften Gala, ist beschlossen.

— Fachliteratur. Im »Moniteur de la Flotte« (13. April) beklagt C. Pierreval, daß umfangreiche systematische artillerietaktische Untersuchungen sich in der französischen Marine infolge der kurzen Dauer der Flottenmanöver kaum anstellen ließen. Die in den kurzen Manövern zu erledigenden vielseitigen Übungen ließen keine Zeit zur gründlichen Untersuchung eines Problems. Deshalb müssen die Geschwader zur Mitarbeit durch vorbereitende Untersuchungen mehr als bisher herangezogen werden. Am wichtigsten und doch am wenigsten geklärt sind die Fragen der Feuerverteilung und Feuervereinigung beim Kampf großer Verbände gegeneinander. Diese Fragen müßten das Hauptthema der nächsten Manöver bilden. Ferner müsse auf das verständnisvolle Zusammenwirken von Manöver und Artilleriefeuer großer Wert gelegt werden.

⚜

Japan. Äußere Politik. Die japanische Politik hatte sich u. a. auch mit den zur Beseitigung der finanziellen Schwierigkeiten der jungen Republik China eingeleiteten Maßnahmen zu befassen. Eine kapitalkräftige und angesehene englisch-französisch-deutsch-amerikanische Finanzgruppe, die bereits mit dem Kaiserlichen China zur Finanzierung staatlicher Eisenbahnen verhandelt hatte, fand sich mit Wissen und Willen ihrer Regierungen bereit, dem starken Geldbedürfnis der Republik China durch Anleihen abzuhelfen. Es mag hierbei das Streben obgewaltet haben, sowohl die Ruhe des riesigen Wirtschaftskörpers China möglichst bald zu gewährleisten als seine Integrität zu wahren, ohne die der Frieden Asiens stark gefährdet wäre. Ehe noch die Ansprüche des Viermächte-Syndikats, die unternommene Finanzierung in vollem Umfange und daher auch völlig selbständig ins Werk zu setzen, durch die chinesischen Abschlüsse mit einem wenig kapitalkräftigen englisch-belgischen Sondersyndikat durchbrochen wurden und China die Monopolbestrebungen der Viermächtegruppe aus naheliegenden Gründen ablehnte, wurden zum großen Teil auf chinesisches Betreiben auch Rußland und Japan zum Beitritt aufgefordert. Es entstand ein Sechsmächte-Syndikat, das um so erfreulicher ist, als es die China zu gewährenden finanziellen Hilfen erweitern konnte und gleichzeitig den unleugbaren Interessen der beiden asiatischen Mächte entsprach. Entgegen der früher oft betonten Bereitwilligkeit zu finanzieller Hilfe machte Japan jetzt auffallenderweise Schwierigkeiten. Sie entstanden nicht so sehr aus der eigenen finanziellen Schwäche, die es allerdings von vornherein zu einer gewissen Bescheidenheit zwingt, aus den erregten Preßerörterungen über eine japanische Beteiligung klingt vielmehr die Unterscheidung von „politischen“ und „wirtschaftlichen“ Anleihen heraus. Während man sich in einmaliger Gewährung an der Finanzierung zur politischen Erstarkung Chinas beteiligen will und sich damit ein Recht an allen dahingehenden Besprechungen sichert, weist man das Ansinnen des Syndikats, auch alle wirtschaftlichen Unternehmungen Chinas zu finanzieren, ab, da „Japans Interessen von denen der anderen Mächte zu verschieden, ja ihnen geradezu entgegengesetzt seien.“ „Dschidschi“ spricht es am 11. März offen aus, daß die südliche Mandschurei „so gut wie wirkliches japanisches Territorium

sei". Wenn im Zusammenhang mit diesen Fragen auch das englisch-japanische Bündnis als „unzeitgemäß und schädlich", ja selbst „als ein Verbrechen der japanischen Regierung an den Interessen des Volkes" gekennzeichnet wird, so erscheint das Verhältnis der beiden Verbündeten zur chinesischen Frage von neuem in einem besonderen Lichte.

— Kolonialpolitik. Die japanische Verwaltung von Korea, die sich im letzten Jahre unter der Führung des rührigen und umsichtigen Generalgouverneurs Terauchi besonders gut zu entwickeln schien, hat in letzter Zeit wieder mehr die Öffentlichkeit beschäftigt. Die japanische Presse richtete unverhohlene Angriffe gegen die „Ostasiatische Besiedelungs-Gesellschaft in Korea", die 1908 auf Betreiben der Militärpartei zu dem durchsichtigen Zweck begründet wurde, die Ansiedelung japanischer Bauern und Fischer in Korea zu unterstützen. Die Besiedelungs-Gesellschaft weiß sich gegen die Angriffe, in denen die Berechtigung des Bestehens der Gesellschaft abgestritten und ihr Geschäftsgebahren getadelt wird, zu rechtfertigen. Sie scheinen auch in Anbetracht der allseitig anerkannten Verdienste der bei Koreanern und Japanern gleichgeschätzten Gesellschaft unberechtigt zu sein. Dennoch werfen die Vorgänge ein grelles Licht auf die großen Siedelungsschwierigkeiten, denen Japan in seiner neuesten Kolonie begegnet und die mit jedem weiteren Schritte nordwärts wachsen werden.

In einem merkwürdigen Gegensatz zu der allgemeinen Beliebtheit, deren sich Generalgouverneur Terauchi bei den Westländern sowohl wie bei den Koreanern erfreut, stehen die Nachrichten von einer weitverzweigten koreanischen Verschwörung gegen sein Leben. Man hat bereits 50 Personen verhaftet, darunter Baron Jin, den Sohn des früheren koreanischen Kriegsministers und jetzigen Vorsitzenden des Vereins christlicher Jünglinge.

Die japanische Regierung gründet in Korea eine Kolonialbank für Siedelungszwecke und zur Urbarmachung gebirgiger Ländereien, besonders zum Zwecke des Reisbaues.

— Etat. Der Etat für 1912/13 wurde ohne Abstrich vom Herrenhause angenommen und dem Abgeordnetenhause überwiesen.

— Schwimmende Streitkräfte. I. Geschwader: Am 25. März lief das I. Geschwader, von Manövern in der Ise-Bai zurückkehrend, in Yokosuka ein. „Fuji", der im Hafen lag und im Begriff war, einen Ankerplatz für „Aki" freizugeben, wurde dabei am Heck durch ein 15 cm-SK von „Aki" beschädigt.

II. Geschwader: Anfang März fand gelegentlich der Meutereien chinesischer Soldaten in Peking und Tientsin wieder eine beachtenswerte Konzentration japanischer Seestreitkräfte im Petschili-Golf statt, wo das ganze II. Geschwader sammelte. „Tokiwa", die am 5. März in Sasebo fällig war, und „Iwate" führten am 4. März zwei Infanteriebataillone (1200 Mann) von Port Arthur nach Tschingwantau über, wo sie gelandet wurden. „Kasagi" und „Otawa" verließen am 3. März Sasebo mit der Bestimmung nach Tschingwantau, wo das ganze Geschwader sammelte, um weitere Befehle abzuwarten. „Tokiwa" wurde alsbald nach Taku-Reede, „Otawa" nach Tschifu detachiert, während „Saizuyu" in Port Arthur blieb.

„Tokiwa" unterhielt von Taku-Reede aus FT-Verbindung mit der FT-Station der italienischen Gesandtschaft in Peking. Aus weiteren Nachrichten scheint hervorzugehen, daß die Japaner auch eine FT-Station in Tientsin in Tätigkeit setzten, für die „Tokiwa" Offiziere und Unteroffiziere abkommandierte.

III. Geschwader: Während der letzten Swatau-Unruhen (Mitte März) landete „Suma" ein Sanitätsdetachement.

Die Bergung des bei Matoya Ende Dezember gestrandeten Zerstörers „Harusame“ ist aufgegeben.

Schulgeschwader: „Aso“ und „Soya“ haben ihre Ausbildungsreise, die sie nach Westamerika und Australien geführt hatte, beendet; sie sind nach dem Besuch von Manila, Singapore und Wusung am 27. März in Yokosuka eingetroffen.

Eine vor einiger Zeit auf dem eben fertiggestellten Zerstörer „Umikaze“ ausgebrochene Typhusepidemie hat sich schnell auf die Schiffsverbände und Schulen verbreitet. Auf „Fuji“ einige tödliche Fälle.

Der Marinetransportdampfer Nr. 3 „Shiutlu Maru“ hat auf dem Rückwege von Sasebo nach Takeshiki (Tsuschima) im Februar in der Hirado-See (Hizen) einen Felsen berührt und schwere Beschädigungen erlitten, so daß die Mannschaft das Schiff verlassen mußte. Marinestation Sasebo sandte sofort Hilfsschiffe, „Takeshiki“, die Torpedoboote Nr. „32“ und „33“. Man hofft das Fahrzeug zu retten.

Am 2. April wurden auf „Hashidate“ durch vorzeitige Entzündung einer 7,6 cm-Patrone 1 Mann tödlich, 6 schwer, 7 leicht verletzt.

— Werften, Häfen, Neubauten. Am 11. März fand in Kure die Kiellegung des neuen Linienschiffes „Fuso“ (II. Novelle 1911) statt. Das angeblich 30 600 t große Schiff wird in dem eben vollendeten Baudock der Regierungswerft gebaut werden. Armierung nach Zeitungsangaben zwölf 38 cm-Geschütze, Geschwindigkeit 22 kn (vgl. Aprilheft).

Am 16. März fand die Kiellegung des Panzerkreuzers „Haruma“ auf der Kawashi-Werft, Kobe, statt; am 17. März die von „Kirishima“ auf der Mitsubishi-Werft, Nagasaki (vgl. Aprilheft). Die Schiffe erhalten Curtis-Turbinen mit 64 000 PS.

„Chikuma“ hat bei Probefahrten 26 kn erreicht.

Das alte Küstenverteidigungsschiff „Hiyei“ ist verkauft worden.

— Manöver. Für den Herbst wird eine große Flottenparade in Kobe geplant, an der auch der Kaiser von Japan teilnehmen soll.

— Luftschiffahrt. Die japanische Regierung hat das deutsche Luftschiff „Parseval XIII“ übernommen.

— Funkentelegraphie. Nach »Japan Weekly Chronicle« sind folgende FT-Stationen in Korea errichtet worden: Auf den Inseln Soanto und Sochongto nahe Mokpo und auf Wolmito am Eingang nach Chemulpo. Mit Sasebo ist ausreichende Verbindung erzielt worden. Weitere FT-Stationen sind auf Chyuktu und Chongto geplant.

— Südpolarexpedition. Nach Meldungen der »Japan Times« traf die japanische Kainan-Südpolarexpedition unter Leutnant Shirase in Walfisch Bay auf König Eduard VII.-Land (78° südl. Br.) Mitte Januar mit der „Fram“-Expedition unter Amundsen zusammen. Nach Amundsens Berichten waren Ausrüstung und Proviant der Japaner unzureichend, so daß sich Shirase zur Umkehr entschließen mußte.

— Handelsschiffahrt. Für den Geist der japanischen Schiffahrtspolitik ist es bezeichnend, daß die Regierung einen Dampferdienst nach Holländisch-Indien subventionieren will, der sich offenbar gegen die Konkurrenz der Westländer richtet. Nach dem dem Parlament vorgelegten Vertrage sollen zwei Dampfer zwischen Kobe, Hongkong, Manila, Saigon, Batavia und Soerabaya gegen eine Jahressubvention von 150 000 Yen laufen.

— Schiffahrtslinien. Bei Beratung des Etats des Verkehrsministeriums stellte der Regierungsvertreter fest, daß die japanische Regierung die Subsidien für die verschiedenen Schiffahrtslinien ursprünglich gezahlt hätte, um die Gesellschaften

zu ermutigen. Nunmehr läge ihr aber nur daran, den Dienst der verschiedenen Linien im Interesse der Flagge aufrechtzuerhalten. In der Tat arbeiten verschiedene Linien mit einer beträchtlichen Unterbilanz. Der Nord China-Dienst der Nippon Yusen Kaisha hätte z. B. einen jährlichen Verlust von 200 000 Yen, während die staatliche Subvention nur 70 000 Yen beträgt. Die Regierung will mit diesen Ausführungen offenbar den Angriff abwehren, daß die staatlichen Subventionen nur eine Erhöhung der Dividenden der Gesellschaften bezweckten. »Japan Weekly Chronicle« wendet sich gegen die Subsidienpolitik der Regierung. Allerdings sei es wünschenswert, daß die Verbindungen mit den Kolonien durch Schiffahrtslinien unter eigener Flagge aufrecht erhalten werden. Subsidien für den Dienst nach China, Australien, Java und der Südsee seien aber eine Steuerbelastung des Volkes. Indem das Blatt auf die krankhafte Subsidienpolitik Frankreichs hinweist und feststellt, daß England mit der größten Handelsflotte der Welt die niedrigsten Subsidien zahle, bezeichnet es die von der Regierung befolgte Politik als für den Handel geradezu schädlich. Die japanische Handelspolitik hätte in der ganzen Welt einen schlechten Ruf, weil sie nicht auf Gegenseitigkeit beruhe, denn Japan behält seinen Küstenhandel nur der eigenen Flagge vor.

Auf der Mitsubishi-Werft, Nagasaki, ist die „Yokohama Maru“, ein neuer Dampfer der Nippon Yusen Kascha, abgelaufen, der für den Hongkong-Seattle-Dienst bestimmt ist. Deplacement 6200 t, Länge 127 m, 15 kn, Kolbenmaschinen.

— Eisenbahnen. Nach russischen Meldungen soll die Regierung auf unbestimmte Zeit den Bau der wirtschaftlich und militärisch wichtigen Querbahn in Korea zwischen dem Osthafen Gensan und dem Westhafen Phjöngjang zugunsten einer 200 km langen Landstraße verschoben haben, die im Oktober 1912 fertiggestellt werden soll.

Die Regierung beabsichtigt, einen Gesetzentwurf zum Bau einer Vollbahn Aomori — Schimonoseki einzubringen, die die Hauptplätze der Westküste, Akita, Sakata, Niigata, Toyama, Kanazawa, Fukui, Matsuye und Hagi, miteinander verbinden soll.

— Telegraph. Im diesjährigen Postetat wurden die Forderungen für neue Telegraphenlinien Tokio — Nagasaki und Sasebo — Dairen sowie für ein Kabel Schimonoseki — Fusan damit begründet, daß sich die bisherigen Verbindungen bei der Revolution in China als unzureichend erwiesen hätten.

— Verschiedenes. In der Nähe der Kohlenfelder der Mitsubishi-Gesellschaft bei Takashima-Insel, die nach Gerüchten dicht vor der Erschöpfung stehen sollten, sind auf Futago-Insel neue reiche Flöze aufgedeckt worden, die einen guten Abbau für die Zukunft in Aussicht stellen.

Auch bei Hamheung in Korea sind reiche Kohlenlager aufgedeckt worden.

— ze.

❦

Italien. Neubauten. Der 5. und der 6. Dreadnought, „Andrea Doria“ und „Duilio“, erhalten ungefähr dieselben Abmessungen und dasselbe Deplacement (22 000 t) wie die Schiffe der „Cavour“-Klasse.

Die Kiellegung des „Andrea Doria“ fand am 24. März in Spezia statt. Die Kiellegung des „Duilio“ erfolgt Ende April in Castellamare. Für beide Schiffsbauten wurde vor Baubeginn viel fertig bearbeitetes Material angesammelt.

Die Dreadnoughts Nr. 7 und 8, die angeblich die Namen „Dandolo“ und „Morosini“ erhalten werden, sollen 26 000 oder 29 000 t Deplacement, zehn 35,6 cm-

Kanonen und 25 kn Höchstgeschwindigkeit erhalten. Kosten: je 85 bis 90 Mill. Lire.

Der Kleine Kreuzer „Marsala“ lief am 24. März vom Stapel.

Das Torpedoboot „OS 13“ (120 t) lief bei der Probefahrt über 30 kn und entwickelte 3200 PS. Die Bewaffnung der Boote dieses Typs besteht aus zwei 7,6 cm-SK und zwei mittschiffs aufgestellten Torpedorohren.

Die Reparatur des durch Auflaufen im Golf von Neapel am 12. August 1911 schwer beschädigten Panzerkreuzers „San Giorgio“ ist soweit fortgeschritten, daß das Schiff im Mai mit Probefahrten beginnen kann.

⚜

Rußland. Nach der „St. Petersburger Zeitung“ beabsichtigt die Regierung, das „kleine Schiffbauprogramm“ (vgl. Aprilheft, S. 525) noch in der dritten Duma zur Vorlage zu bringen.

— Personal. Es sind befördert: zum Admiral der Vizeadmiral und Flaggkapitän des Kaisers Nilow; zu Vizeadmiralen: Kontreadmirale Russin, Direktor des Kadettenkorps, Mankowski, Chef der Linienschiffsabteilung des Baltischen Meeres, Fürst Liwen, Chef des Marinegeneralstabes, Bubnow, Gehilfe des Marineministers; zu Kontreadmiralen: Kapitäne 1. Ranges Lewizki, Chef der Unterseebootsschulabteilung von der Baltischen Unterseebootsbrigade, und Pokrowski, Chef des Stabes der Schwarzmeerflotte.

— Schwimmende Streitkräfte. In militärischen und Verwaltungsangelegenheiten sind bis zum Eintritt in die im Frühjahr zu bildenden Verbände unterstellt:

1. die Kreuzer 1. Reserve „Rossija“, „Oleg“, „Bogatyr“, „Awrora“ und die Minensuchabteilung dem Chef der Artillerielehrabteilung;
2. die kombinierte Torpedoboots-Reservedivision, die Schulschiffe „Afrika“, „Wjarny“, „Woin“, „Lastotschka“ dem Chef der Torpedolehrabteilung;
3. die Kanonenboote „Chrabry“, „Bobr“, „Ssiwutsch“, „Giljak“, „Korejez“ und Transportschiff „Grosjaschtschi“ dem Chef der Minenlegerabteilung.

Das Maschinisten- und Heizerschulschiff „Okean“ trat eine Auslandsreise an.

Die Grundreparatur des Linienschiffs „Panteleimon“, die durch die Strandung in der Bucht von Konstanza notwendig wurde, ist im April beendet.

— Schiffbau. Die auf St. Petersburger Werften für die Schwarzmeerflotte in Bau gegebenen Hochseetorpedoboote (vgl. Septemberheft 1911, S. 1158) werden in zerlegtem Zustande nach Nikolajew übergeführt und dort zusammengesetzt werden.

Die drei in Nikolajew am 30. Oktober 1911 auf Stapel gelegten Linienschiffe werden voraussichtlich erst 1916 dienstbereit sein.

Nach „Standard“ (25. 3.) sind für den Neubau eines Docks in Nikolajew 10,8 Mill. ℳ bewilligt. Nach „Times“ ist ein Schwimmdock von 30 000 t Tragfähigkeit für die Schwarzmeerflotte in Nikolajew in Bau gegeben. Wahrscheinlich betreffen beide Nachrichten dasselbe Dock.

— Artillerie. Über die Verleihung des Artillerie-Kaiserpreises an die Baltische und Schwarzmeerflotte ist folgendes verfügt:

Der Preis ist ein Wanderpreis, der jährlich an das beim Preisschießen am besten abschneidende Schiff der betreffenden Flotte verliehen wird, und zwar nur an Linienschiffe, Panzerkreuzer und geschützte Kreuzer mit einer Armierung von mindestens 15 cm-SK. Für den Wettbewerb müssen mindestens 4 Schiffe in Betracht kommen.

Das Preisschießen wird nach den bei den vorgeschriebenen Schießübungen geltenden Bestimmungen abgehalten. Die Ergebnisse werden vom Flottenchef dem Minister gemeldet, der dem Kaiser das zu prämiierende Schiff vorschlägt. Auf dem Schiff, das den Preis erhält, wird ein Schild mit der Kaiserlichen Krone, der Jahreszahl des Gewinnjahres und dem Namen des Kommandanten angebracht. Es wird ein Buch geführt, das den Kaiserpreis stets begleitet und in dem die näheren Umstände über den Verlauf des Preisschießens auf dem gewinnenden Schiff jedes Jahr aufgezeichnet werden.

— Funkentelegraphie. Auf der FT-Versuchsstation der Marine wurden erfolgreiche Versuche mit einem von Professor Gabrilowitsch erfundenen Apparat für Mehrfach (5 bis 6 fach)-empfang ausgeführt.

Die Haupttelegraphenverwaltung brachte in der Duma eine Forderung von 216 000 Rubel für Herstellung von vier FT-Stationen an der Küste des Karischen und des Weißen Meeres ein, wodurch die Handelsbeziehungen zwischen Westsibirien und Westeuropa über das Nördliche Eismeer gefördert werden sollen.

— Häfen. Zeitungsnachrichten zufolge beabsichtigt die französische Firma Schneider & Creuzot in Reval in unmittelbarer Nähe des geplanten Kriegshafens ein umfangreiches Gelände zur Einrichtung einer Werft zu erwerben.

— Schiffahrtskonferenz. Ende März tagte in St. Petersburg die Erste Internationale Schiffahrtskonferenz zur Erörterung von Fragen über die Sicherheit der Schiffahrt. An der Konferenz nahmen Vertreter von 12 Staaten teil.

— Über die Navigierung in den finnländischen Gewässern erläßt die Marineverwaltung folgende Bestimmungen: Es sind drei Arten von Fahrwassern zu unterscheiden: a) genau vermessene (auf Untiefen abgesuchte) Fahrwasser; b) solche, die auf Grund langjähriger Befahrung als gefahrlos gelten können; c) nicht abgesuchte und nicht genügend bekannte Fahrwasser.

Nach der Art der Betonnung usw. sind zu unterscheiden: 1. „Lotsenfahrwasser", d. h. die in die Karte eingetragenen Schärenfahrwasser, die mit Seezeichen und Pricken ausgebojt sind. 2. Fahrwasser, die in die Karte eingetragen sind, die aber nur mit besonderen navigatorischen Merkzeichen, nicht dagegen mit Bojen und Pricken versehen sind. 3. Fahrwasser, die keinerlei Bezeichnung haben. — Schiffe von 90 m Länge und 6,7 m Tiefgang an sollen nur die abgesuchten Fahrwasser benutzen. Hohe Fahrt kann nur bei völliger Bekanntschaft mit der Örtlichkeit gelaufen werden. Das Lot gibt wenig Anhalt, da die Tiefen plötzlich stark wechseln. Auf bestimmte Stromverhältnisse ist nicht zu rechnen; bei starkem Winde ist der Strom meist abhängig vom Wind. Bojen und Pricken sollen nicht ohne Not nahe passiert werden, da sie häufig vertrieben sind; zweckmäßig wird daher die Mitte des Fahrwassers gehalten. Nachts ist die Fahrt zu mäßigen; Scheinwerfer werden zweckmäßig klar gehalten.



Österreich-Ungarn. Geschwader. Die Eskadre und die Reserve-Eskadre lagen am 26. März — anläßlich des Besuches des Deutschen Kaisers beim Erzherzog-Thronfolger auf Brioni — im Kanal von Fasana. Am gleichen Tage abends trat die 1. Division der Eskadre eine sechswöchige Rundreise ins östliche Mittelmeer (hauptsächlich griechische Gewässer) an, wo sich ihr der Panzerkreuzer „Kaiserin Maria Theresia" anschloß.

Demnächst wird das Geschwader seine Sommerformation einnehmen und dann folgendermaßen zusammengesetzt sein:

Geschwaderchef: Kontreadmiral Graf Lanjus v. Wellenburg.

1. Division.

Kontreadmiral Graf Lanjus.

Liniensch. „Erzherzog Franz Ferdinand“ ⚑
= „Radetzky“
= „Zrinyi“.

2. Division.

Kontreadmiral Njegovan.

Liniensch. „Erzherzog Karl“ ⚑
= „Erzherzog Friedrich“
= „Erzherzog Ferdinand Max“.

3. (Kreuzer-)Division.

Kontreadmiral Fiedler.

Panzerkreuzer „St. Georg“ ⚑
= „Kaiserin Maria Theresia“
Geschützter Kreuzer „Admiral Spaun“
= = „Aspern“
Torpedo-Mutterschiff „Gaea“
4 alte Torpedofahrzeuge zu 350 bis 550 t
4 neue = = 400 = 430 t
4 Hochseetorpedoboote zu 200 t
14 Torpedoboote zu 100 t.

Der Verband der 3. (Kreuzer-)Division soll in Zukunft — wie bereits zum erstenmal im verflossenen Jahr geschehen — das ganze Jahr hindurch bestehen bleiben.

— Neubauten. „Tegetthoff“ wurde am 2. April von dem Marine-Bergungsdampfer „Herkules“ und dem Marine-Pumpentender „Gigant“ nach Pola geschleppt, um hier zur Abnahme des Schlittens und zur Untersuchung des Bodens eingedockt zu werden. Am 12. April wurde das Schiff zur weiteren Fertigstellung nach Triest zurückgebracht.

Laut „Rivista marittima“ erhalten die Linienschiffe „Viribus unitis“ und „Tegetthoff“ 4 53,3 cm-Torpedorohre, und zwar je 1 am Heck und Bug und je 1 auf beiden Breitseiten, die Linienschiffe „VI“ und „VII“ dagegen deren 6, nämlich je 1 am Bug und Heck und je 2 an den beiden Breitseiten. Die Torpedos sind 6,3 m lang, 1270 kg schwer und laufen auf 3000 m Entfernung 40 kn.

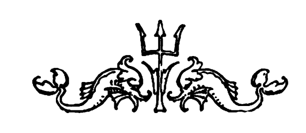
Das Budget für 1912 sieht den Bau eines Minenschiffes von 1000 t Deplacement vor. Gesamtkosten: 440 000 Kr.

— Danubius-Werft. Fiume. Der über Wasser liegende Teil des Stapels für das im Bau befindliche Linienschiff „VII“ ist fertig. Der unter Wasser liegende Teil sowie ein zweiter Stapel für Linienschiffsbauten sind in Arbeit.

— Luftfahrzeuge. Der Etat 1912 sieht 85 000 ℳ für Beschaffung und Unterhaltung von Luftfahrzeugen vor.

— Artillerie. Die Skoda-Werke haben ein 34,3 cm-Marinegeschütz fertiggestellt. Geschoßgewicht 685 kg, Mündungsenergie 22 000 mt.

— Funkspruchwesen. Für neu aufzustellende FT-Stationen an Bord und am Lande sowie für Versuche mit FT-Stationen auf Unterseebooten sind im Etat 1912 45 000 Kr. vorgesehen.



Verschiedenes.

Vom IV. Deutschen Seeschiffahrtstag.

Auf dem IV. Deutschen Seeschiffahrtstage, der seine diesjährigen Beratungen am 18. und 19. März in Berlin abhielt, waren auch Referate über die Themata: „Deutsche Seekarten", „Übermittlung der Nachrichten für Seefahrer an die Schiffe durch drahtlose Telegraphie" und „Änderung der Leuchtfeuerverzeichnisse" auf das Programm gesetzt. Diese geben naturgemäß die Ansichten und Wünsche der Handelsschiffahrt wieder, die sich jedoch nicht überall mit denjenigen der Kaiserlichen Marine decken. Eine kurze Besprechung der Referate dürfte daher von Interesse sein.

A. Deutsche Seekarten.

Es sei vorausgeschickt, daß der Referent sich im allgemeinen mit unseren Seekarten einverstanden erklärte und ihnen teilweise großes Lob spendete. Zur Klärung der nachfolgenden Fragen hatte er ein Rundschreiben an alle nautischen Vereine gesandt, auf dessen Beantwortung er im einzelnen einging:

1. Sind Ungenauigkeiten in deutschen Admiralitätskarten aufgefallen?

Diese Frage mit einer Reihe an sie geknüpfter Unterfragen wurde mit Nein beantwortet.

Der Referent führte im Anschluß hieran eine Anzahl ihm von Kapitänen der Handelsmarine mitgeteilter Ungenauigkeiten auf englischen Admiralitätskarten an, die in der Hauptsache Tiefendifferenzen betreffen. So soll die englische Karte Nr. 1520, »Peiraeus and Phalerum Bay«, wegen der Ungenauigkeit ihrer Tiefenangaben nur mit großer Vorsicht zu benutzen sein. Ebenso soll durch einwandfreie Lotungen festgestellt sein, daß die englischen Admiralitätskarten auf der Strecke von Schanghai bis Hongkong Tiefenangaben enthalten, die bis zu 20 Faden von der richtigen Tiefe abweichen. Es sei hierbei erwähnt, daß auch von unseren Schulschiffen Ungenauigkeiten auf englischen Admiralitätskarten in den Tiefenangaben an der schottischen Küste festgestellt worden sind.

2. Ist das Besteck in den einzelnen Karten den Bedürfnissen entsprechend?

Wenn auch die Mehrheit der Einsender sich mit der Größe des Bestecks in den verschiedenen deutschen Admiralitätskarten einverstanden erklärt hatte, so war doch eine Reihe von Wünschen nach größeren Bestecks bestimmter Karten laut geworden. Diese Wünsche hatten jedoch zumeist ihren Ursprung in der Verkennung der Klassifizierung unserer Karten. Wir unterscheiden Übersichts-, Segel-, Küsten-, Sonderkarten und Hafenpläne, die natürlich alle in einem ihrem Zweck entsprechenden Maßstabe gefertigt sind.

Die angezogenen Karten waren fast sämtlich Segelkarten, also in kleinem Maßstabe gehalten, der naturgemäß auch nur ein kleines Besteck geben kann. Da wir aber noch im Anfang unseres Seekartenwerkes stehen, so können die im größeren Maßstabe gehaltenen Küstenkarten erst in mehreren Jahren erscheinen, wenn die Segelkarten des betreffenden Gebietes fertiggestellt sind.

3. Welche Nebenkarten sind in den Hauptkarten außer den schon vorhandenen erwünscht?

Die Beantwortung dieser Frage brachte eine Reihe von Wünschen zutage, die alle zu erfüllen dem Reichs-Marine-Amt schlechterdings nicht möglich ist. Ab-

gesehen davon, daß diese Wünsche sehr weit auseinandergehen und sich nicht auf die einheitliche Forderung nach Plänen ganz bestimmter Häfen konzentrieren, spielt auch die Kostenfrage eine erhebliche Rolle mit.

In großem Maßstabe gehaltene Pläne erfordern sorgfältige Richtighaltung, wenn sie ihren Zweck erfüllen sollen. Diese Berichtigungen auf den Plänen werden nun häufig so umfangreich, daß sie eine Neuherausgabe der Karte zur Folge haben. Anderseits kann ein solcher in die Hauptkarte eingestochener Plan im allgemeinen nur den Wünschen der Kleinschiffahrt genügen. Die großen Schiffe bedürfen jedoch in den meisten Fällen besonderer Hafenkarten, so daß eine Ersparnis hierdurch nicht verursacht wird. So ist z. B. jede Berichtigung der Karten in der Umgegend von Dover in neun, in der Umgegend von Yarmouth in sechs, in der Umgegend von Helgoland in zehn Karten auszuführen.

Im übrigen geben die deutschen Admiralitätskarten fast überall mehr Pläne als die entsprechenden Karten anderer Nationen, was aus folgender Gegenüberstellung erhellt:

Gebiet	Deutsch		Dänisch		Schwedisch		Russisch		Englisch	
	Karten	Pläne	Karten	Pläne	Karten	Pläne	Karten	Pläne	Karten	Pläne
1. Kattegat	4 mit	6	4 mit	3	5 mit	—	—		4 mit	2
2. Ostsee, westlicher Teil, Sund, Belte	31 „	18	26 „	7	9 „	5	—		21 „	7
3. Ostsee, mittlerer Teil	24 „	37	3 „	8	3 „	—	—		14 „	14
4 Ostsee, nördlicher Teil	9 „	5	—		10 „	13	—		12 „	9
5. Finnischer Meerbusen	7 „	11	—		—		39 mit	7	13 „	9
6. Bottensee	4 „	4*)	—		4 mit	6	16 „	10	14 „	9
7. Bottenwiek	3 „	5	—		4 „	3	14 „	6	3 „	3

4. Sind Feuerkreise für eine bestimmte Augeshöhe (5 m) im Abstande der Sichtweite erwünscht?

Auffallenderweise hat sich noch ein verhältnismäßig großer Teil der Einsender für die Wiedereinführung der seit ungefähr 7 Jahren in den Seekarten abgeschafften Sichtweitenkreise ausgesprochen. Tatsächlich werden diese aber — mit Ausnahme von Schweden — von keiner Nation mehr gebracht, da die Nachteile, welche ihre Eintragung in navigatorischer wie technischer Beziehung mit sich bringt, die nur sehr zweifelhaften Vorteile bei weitem überwiegen. Als Nachteile sind hauptsächlich folgende zu bezeichnen:

a) An reich befeuerten Küsten, wie im englischen Kanal, in den Belten und in der Ostsee, schneiden sich vielfach die zu den einzelnen Feuern gehörenden Sichtweitenkreise so häufig, daß es schwer wird, den für ein bestimmtes Feuer zugehörigen Kreis auszumachen. Verhängnisvolle navigatorische Irrtümer sind erwiesenermaßen die Folge gewesen.

b) Die den Sichtweitenkreisen zugrunde gelegte Augeshöhe von 5 m kann nicht den Anspruch auf einen der Praxis entsprechenden Mittelwert erheben, auch bringen die Unsicherheit des Koeffizienten der irdischen Refraktion, sowie die verschiedenen Dichtigkeitsverhältnisse der Luft oft erhebliche Ungenauigkeiten mit sich.

c) Die großen Sichtweitenkreise an reich befeuerten Küsten erschweren die Übersicht über die Tiefenangaben und sonstigen Darstellungen auf der Karte.

*) 3 Karten mit 9 Plänen der Bottensee sind im Reichs-Marine-Amt noch in Arbeit.

Auch ist jede Änderung der Sektorenanordnung im Sichtweitenkreis mit einer umfangreichen und kostspieligen Berichtigung der Kupferplatte verbunden.

Alle diese Gründe sind für den Fortfall der Sichtweitenkreise bestimmend gewesen.

5. Wird die Bezeichnung der Wassertiefe in Metern oder in Faden vorgezogen?

Es ist erstaunlich und für die deutsche Schiffahrt fast beschämend, daß immer noch, wenn auch nur wenige Stimmen zugunsten der Fadenbezeichnung auf deutschen Karten laut geworden sind. Ein Eingehen auf diesen Punkt ist überflüssig.

6. Ist die jetzt gebräuchliche Gradteilung der rechtweisenden Kompaßrose (durchgehend bis zu 360°) zweckentsprechend, oder ist die quadrantale Teilung vorzuziehen?

Die Beantwortung dieser Frage hat ergeben, daß von fast sämtlichen Einsendern die quadrantale Teilung bevorzugt wird. Gründe hierfür sind nicht angegeben, vermutlich wird es also wohl dem Schiffer bequemer sein, von 0° N und S bis zu 90° O und W, als von 0° N bis zu 360° rechtsherum zu rechnen.

Es hat in der Kaiserlichen Marine vieler Jahre unsichern Herumprobierens bedurft, ehe wir uns schließlich für die jetzt eingeführte Kompaßrose auf den Karten entschlossen haben. Diese hat sich auch bei uns einwandfrei bewährt. Von der jetzigen Bezeichnung der Teilung können wir nicht mehr abgehen. Sie ist bei uns System geworden, nicht nur in der Navigation, sondern auch in der Artillerie und wo immer nur Richtungen bezeichnet werden. Die Handelsschiffahrt muß sich also wohl oder übel an diese Einteilung gewöhnen, was ihr im Laufe der Jahre auch wohl gelingen wird, genau so gut, wie bei der Umlernung von Faden in Meter oder des Ruderkommandos „Rechts“ und „Links“ in Steuerbord und Backbord.

Noch eine Reihe weiterer Fragen kam zur Erörterung, die jedoch als weniger interessant und für den Rahmen dieser Besprechung zu weit gehend hier nicht behandelt werden sollen.

Der Referent schloß seine anregenden Ausführungen mit den Worten:

„Wenn ich nun alle uns aus Schiffahrtskreisen zugegangenen Wünsche bezüglich der deutschen Admiralitätskarten zusammenfasse, so ergibt sich, daß die deutschen Admiralitätskarten den besten ausländischen Karten zum mindesten gleichwertig sind. Dafür bürgt auch schon die deutsche Gründlichkeit, mit der unser Kartenmaterial angefertigt wird. Das Nautische Departement hat sich durch die mühsame Arbeit, mit der es uns ein so vorzügliches Kartenmaterial an die Hand gegeben hat, den Dank aller Schiffahrtskreise in hohem Maße verdient. Nun ist es aber auch an der Zeit, daß die abfälligen Urteile über deutsche Admiralitätskarten endlich verstummen. Eine gerechte Kritik wirkt belehrend, aber was darüber hinausgeht, wird Nörgelei.“

B. Übermittlung der Nachrichten für Seefahrer an die Schiffe durch drahtlose Telegraphie.

Der Referent führte ungefähr folgendes aus:

„Im Interesse der Schiffahrt ist es dringend erwünscht, daß Nachrichten über besonders wichtige Fälle, wie Vertreiben von Seezeichen von ihren Stationen, möglichst umgehend auf funkentelegraphischem Wege zur Kenntnis der Schiffsführer gelangen.

Unser Reichs-Marine-Amt kann für sich die Ehre in Anspruch nehmen, diese Einrichtung zuerst von allen Nationen eingeführt zu haben, denn seit dem Jahre 1910 werden von der Funkenstation Norddeich alle unerwartet eingetretenen Änderungen der Seezeichen an der deutschen Küste der Schiffahrt mitgeteilt. Die Ände-

rungen fremder Seezeichen durch Funkspruch mitzuteilen ist leider nicht möglich, da diese nur auf brieflichem Wege in Sammelheften zur Kenntnis des Reichs-Marine-Amts gelangen.

Nun sind es aber gerade die fremden Seezeichen des Kanals und der Nordsee, deren plötzliche Veränderung der Schiffsführer notwendig erfahren muß, besonders, wenn es sich wie z. B. beim Feuerschiff von Haaks um Ansteuerungsmarken handelt. Es ist daher im allgemeinen Interesse der Schiffahrt dringend geboten, daß die vom Reichs-Marine-Amt getroffene Einrichtung auch von den fremden Nationen baldmöglichst eingeführt wird.

An diese Ausführungen schlossen sich Fragen über die Art und Weise der Bekanntmachung wichtiger Nachrichten durch Norddeich, welche der Vertreter des Reichs-Marine-Amts wie folgt beantwortete:

Für die Schiffahrt besonders wichtige Nachrichten werden zunächst unmittelbar nach ihrem Bekanntwerden und dann mittags und nachts um 1 Uhr, unmittelbar im Anschluß an das Zeitsignal, zur Kenntnis der Schiffahrt gebracht. Diese telegraphischen Nachrichten werden zu den genannten Zeiten so lange wiederholt, bis die Gefahr beseitigt ist. Sie können sich jedoch nur auf die wichtigsten Änderungen beziehen, da die Telegramme nicht gebührenfrei sind und daher bei Anwendung auch in weniger wichtigen Fällen zu kostspielig werden würden. Im übrigen ist das Auswärtige Amt durch das Reichs-Marine-Amt ersucht worden, bei den andern Nationen anzufragen, ob diese beabsichtigen, in absehbarer Zeit dem Beispiel Deutschlands zu folgen.

Der Vertreter des Reichspost-Amtes äußerte sich auf Befragen über die Gebühren solcher funkentelegraphischen Nachrichten, daß diese auf gesetzlicher Grundlage beruhten und daher seitens der Post nicht ohne weiteres abgeschafft werden könnten. Ein Gesetz sei hierfür erforderlich. — Im Interesse der Schiffahrt ist die Einbringung eines solchen Gesetzes allerdings sehr zu wünschen. Zum Schluß wurde folgender Antrag angenommen: Der deutsche Seeschiffahrtstag wolle beschließen, bei der Reichsregierung dahin wirken zu wollen, daß die fremden Regierungen in ihren Staaten in gleicher Weise wie das Reichs-Marine-Amt vorgehen und plötzlich eingetretene Änderungen von Seezeichen den Schiffen auf See durch drahtlose Telegraphie mitteilen möchten.

C. Änderung der Leuchtverzeichnisse.

Der Referent äußerte sich über dieses Thema ungefähr folgendermaßen:

Es hat sich in der Praxis herausgestellt, daß die jetzige Einrichtung der amtlichen deutschen Leuchtfeuerverzeichnisse mit ihren beiden Spalten, welche die Überschrift „Sichtweite“ und „Tragweite“ führen, leicht zu Verwechslungen Anlaß gibt. Auch stellen diese Ausdrücke verschiedene Begriffe dar, je nachdem es sich um deutsche oder fremde Leuchtfeuerverzeichnisse handelt.

Die „Grundsätze für die Leuchtfeuer der deutschen Küste“ verstehen unter „Sichtweite“ die Entfernung, in der sich das Feuer bei 5 m Augeshöhe und mittlerer atmosphärischer Strahlenbrechung in der Kimm befindet. Sie ist abhängig von der Feuerhöhe und Augeshöhe des Beobachters und müßte daher richtiger „geographische Sichtweite“ heißen.

Die „Tragweite“ ist von der Lichtstärke des Feuers und von der jeweiligen Beschaffenheit der Luft abhängig. Sie kann geringer oder größer sein als die geographische Sichtweite, je nach der Stärke der Lichtquelle des Feuers.

Hieraus ergibt sich, daß keiner der beiden Ausdrücke für alle Fälle sicheren Anhalt für Abstandsbestimmungen beim Erscheinen oder Aussichtkommen eines Feuers

gibt. Wenn nun die Leuchtfeuerverzeichnisse auch die Erklärung jener Begriffe bringen, so versteht man sie in der Praxis doch nicht in gleicher Weise, sondern nimmt ohne weiteres an, daß der Begriff „Sichtweite" bedeutet, wie weit ein Feuer zu sehen ist. Aus diesem Grunde kommen häufig Verwechslungen beider Begriffe vor, die verhängnisvoll werden können, so z. B. wenn die angegebene geographische Sichtweite erheblich größer ist als die Tragweite, das Feuer also lange nicht so weit zu sehen ist, wie in der Spalte „Sichtweite" angegeben.

Aus dieser Erkenntnis heraus hat sich das Reichs-Marine-Amt im Herbste vorigen Jahres an den „deutsch-nautischen Verein" und den „Verband deutscher Seeschiffer-Vereine" gewandt, mit dem Ersuchen um Stellungnahme zu der beabsichtigten Änderung, die Spalte „Sichtweite" künftig in Fortfall gelangen zu lassen.

Die aus den Schiffahrtskreisen eingelaufenen Ansichten zu dieser geplanten Änderung waren jedoch so verschiedener Natur, daß das Reichs-Marine-Amt sich genötigt sah, seine Absicht zu ändern und einen andern Ausweg zu suchen, den es in der Anlehnung an das englische Leuchtfeuerverzeichnis fand, welches die komplizierten Unterschiede zwischen „Sicht"- und „Tragweite" nicht kennt, sondern nur eine Spalte enthält mit der Überschrift: »Miles seen in clear weather«, das also die Anzahl Seemeilen angibt, in welchen ein Feuer bei klarem Wetter zu sehen ist, und zwar bei einer Augeshöhe von 5 m.

Der Referent hält diesen Vorschlag für die günstigste Lösung des bisherigen unhaltbaren Zustandes. Für die Praxis kommt es in erster Linie darauf an, klare, möglichst einfache, nicht mißzuverstehende Angaben zu erhalten, die gleichzeitig möglichst international sind. Diesem Bedürfnis entspricht der Vorschlag in jeder Hinsicht, und zwar umsomehr, als dadurch eine Einheitlichkeit mit der Darstellung in den deutschen Seekarten sowohl, wie mit den englischen nautischen Werken, auf welche wir vorläufig noch nicht verzichten können, erzielt wird.

Um nun auch denjenigen Vereinen, die sowohl die „Tragweite" wie „geographische Sichtweite" beibehalten möchten, entgegenzukommen, empfiehlt der Referent, die „Tragweite", falls sie größer ist als die zu sehende Anzahl von Seemeilen, in Kursivschrift unter dieser anzugeben.

Diesem Wunsche kann jedoch vom Reichs-Marine-Amt nicht beigestimmt werden, da in diesem Fall sofort wieder eine Quelle für Mißverständnisse geschaffen werden würde. Auch in den englischen Leuchtfeuerverzeichnissen ist eine Angabe in Kursivschrift für die Tragweite nicht vorhanden.

Es gelangte zum Schluß folgende Resolution zur Annahme:

Der IV. deutsche Schiffahrtstag stimmt dem zuletzt bekannt gegebenen Vorschlag des Herrn Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts in bezug auf Abänderung der deutschen Leuchtfeuer-Verzeichnisse zu, nach welchem in Anlehnung an das englische Leuchtfeuer-Verzeichnis künftig nur eine Spalte gegeben werden soll mit Seemeilen, welche die Feuer bei klarem Wetter zu sehen sind, bei Augeshöhe von 5 m. Es ist aber erwünscht, daß unter jenen Seemeilen ebenfalls die Tragweite der Feuer in liegender Kursivschrift angegeben wird, sofern diese größer als jene Meilenzahl ist.

Kh.



Reederei und Schiffbau im Jahre 1911.

Die vor Jahresfrist an dieser Stelle ausgesprochene Hoffnung, daß das Jahr 1911 wesentlich zur weiteren Gesundung der deutschen Reederei und des deutschen Schiffbaus beitragen werde, hat sich erfreulicherweise erfüllt. Die deutsche Seeschiffahrt kann auf ein recht befriedigendes Jahr zurückblicken. Die günstige Ent-

wicklung des Welthandels im allgemeinen und des deutschen Außenhandels, der dem Werte nach von 16 404,6 auf 17 646,6 Mill. ℳ stieg, wovon rund 12 350 Mill. ℳ auf den Seehandel entfallen, im besonderen hat eine wesentliche Zunahme des Seeverkehrs zur Folge gehabt. Hierdurch wurde der Schiffahrt lohnende Beschäftigung gegeben, und namentlich das Frachtgeschäft konnte sich gut entwickeln. Der Passagierverkehr, soweit er die Kajütsreisenden betraf, hat sich dagegen nicht ganz auf der gleichen Höhe wie im Vorjahr gehalten, und der Auswandererverkehr über Hamburg und Bremen ist sogar um 73 000 Köpfe gegen das Vorjahr zurückgegangen. Hiervon abgesehen kann aber die Lage der deutschen Linienreederei als günstig bezeichnet werden. Der überseeische Verkehr war fast auf allen Linien recht lebendig, wenn auch das Geschäft nach dem Fernen Osten gegen Ende des Jahres durch die Nebenwirkungen der Revolution in China gelitten und der italienisch-türkische Krieg sowie das Auftreten der Cholera im Mittelmeer die deutsche Ausfuhr nach der Levante und Italien ungünstig beeinflußt haben. Auch die in freier Fahrt befindlichen Schiffe fanden genügend Beschäftigung, wozu der Umstand beitrug, daß viele Linienreedereien, deren Schiffspark sich zur Bewältigung der Frachten als unzureichend erwies, mehrfach genötigt waren, eine größere Anzahl von Dampfern in Zeitcharter zu nehmen. Selbst die Lage der Segelschiffsreederei, die in den Vorjahren als traurig bezeichnet werden mußte, hat sich der allgemeinen Konjunktur entsprechend wesentlich gebessert. Erfreulicherweise werden auch die Aussichten für die nächsten Jahre, sofern nicht unvorhergesehene Ereignisse einen lähmenden Einfluß auf den Seeverkehr ausüben sollten, als gut beurteilt, was u. a. aus den zahlreichen Bauaufträgen, die im neuen Jahre an die Werften erteilt wurden, hervorgeht.

Reederei	Dividende für 1909 %	1910 %	1911 %	Gegen das Vorjahr also + —	Kurs d. Aktien am 31. 12. 10 ℳ	30. 12. 11 ℳ
Deutsche Dampfschiffahrtsges. „Kosmos", Hamburg	5	10	12	+ 2	169,00	189,75
Flensburger Dampfschiffahrtsges. v. 1869, Flensburg	0	3	7	+ 4	—	—
Norddeutscher Lloyd, Bremen	0	3	5	+ 2	104.75	108,50
Dampfschiffahrtsges. „Neptun", Bremen	5	7	10	+ 3	115 00	130,50
Deutsch-Austral. Dampfschiffsges., Hamburg	7	9	11	+ 2	138,50	165,50
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei, Oldenburg	10	12	14	+ 2	—	—
Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg	6	8	9	+ 1	141,50	146,40
Dampfschiffahrtsges. „Argo", Bremen	4½	6	7	+ 1	102,50	107,00
Dampfschiffsreederei „Horn" A. G., Lübeck	2	3	5	+ 2	—	—
„Roland-Linie A. G.", Bremen	4	5	5	—	—	—
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsges. Hamburg	8	8	10	+ 2	144,50	158,60
Deutsche Levante-Linie, Hamburg	0	0	6	+ 6	—	105,00
Hamburg-Bremer Afrika-Linie A. G., Bremen	0	0	6[1])	+ 6	—	—
Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg	6	8	8	—	129,45	134,35
Deutsche Dampfschiffahrtsges. „Hansa", Bremen	10	10	15	+ 5	170,50	216,50
Reederei-Akt. Ges. v. 1896, Hamburg	4	4	5	+ 1	—	—
Akt. Ges. „Alster", Hamburg	4	4	4	—	—	—
Flensburger Dampfer-Kompagnie, Flensburg	0	0	6	+ 6	—	—
Neue Dampfer-Kompagnie, Stettin	0	4	6	+ 2	—	—
Danziger Reederei-Akt. Ges., Danzig	0	0	15[2])	+15	—	—
Vereinigte Bugsier- u. Frachtschiffahrtsges., Hamburg	5	7	8	+ 1	100,25	106,75
Schleppschiffahrtsges. „Unterweser", Bremen	4½	5	6	+ 1	80,00	92,75

[1]) Auf Vorrechtsanleihen 3%. — [2]) Abschluß 30. November 1911.

Die besseren Abschlüsse der hauptsächlichsten Reedereigesellschaften kommen in vorstehender Übersicht in die Augen fallend zum Ausdruck. Von den darin aufgeführten Reedereien sind nur drei mit ihren Dividenden auf gleicher Höhe geblieben wie im Vorjahre, während alle übrigen sie, zum Teil sogar ganz wesentlich, erhöht haben. Die Hamburg-Amerika-Linie erzielte mit 43 800 000 *M* (im Vorjahre 39 916 700 *M*) den höchsten Betriebsgewinn seit ihrem Bestehen und erhöht mit Rücksicht auf umfangreiche Neubauaufträge ihr Aktienkapital von 125 auf 150 Mill. *M*. Auch der Norddeutsche Lloyd erzielte mit 41 543 700 *M* einen wesentlich höheren Reingewinn als im Vorjahre (38 150 600 *M*) und konnte sich von den Verlusten des Jahres 1908 erholen. Die vorzüglich arbeitende Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa" erzielte einen Reingewinn von 4 799 600 *M* (im Vorjahre 3 111 300 *M*) und ging mit ihrer Dividende von 10 auf 15 Prozent hinauf. Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft verzeichnet einen Reingewinn von 1 600 300 *M* (im Vorjahre 1 266 900 *M*), die Kosmos-Linie einen solchen von 3 015 000 *M* (im Vorjahre 1 635 900 *M*). Bei der Deutschen Ostafrika-Linie betrug er 4 056 200 *M* (im Vorjahre 3 680 500 *M*), bei der Deutsch-Australischen Dampfschiffsgesellschaft 4 454 100 *M* (im Vorjahre 2 940 600 *M*), bei der Danziger Reederei-Akt. Ges. 285 100 *M* (im Vorjahre 74 300 *M*) und bei der Roland-Linie, die ihr Kapital von 7 auf 9 Mill. *M* erhöht, 727 600 *M* (im Vorjahre 503 000 *M*). Die Deutsche Levante-Linie erzielte einen Betriebsgewinn von 2 993 400 *M* (im Vorjahre 1 798 200 *M*) und konnte zum erstenmal nach achtjähriger Dividendenlosigkeit eine Dividende von 6 Prozent ausschütten.

Der gute Geschäftsgang in der Schiffahrt übte naturgemäß auch einen wohltuenden Einfluß auf den Schiffbau aus. Viele Reedereien sahen sich veranlaßt, auf eine weitere Ausgestaltung ihrer Flotte hinzuwirken, wozu beitrug, daß in den letzten Jahren mehrfach Schiffe aus deutschen Händen an ausländische Reedereien übergegangen sind, wofür Ersatz geschaffen werden mußte. Mit Neubauaufträgen steht an erster Stelle die Hamburg-Amerika-Linie. Seit dem letzten Abschluß sind ihr 10 Dampfer von verschiedenen deutschen Werften geliefert worden, daneben hat sie 6 Dampfer durch Kauf erworben. Sie hat ferner zwei weitere Vier-Schrauben-Turbinendampfer von je 50 000 Bruttoregistertonnen nach dem Typ des demnächst auf den Vulcan-Werften in Hamburg von Stapel laufenden „Imperator" bei Blohm & Voß in Hamburg in Auftrag gegeben und hat außerdem noch 12 Dampfer auf deutschen Werften im Bau. Einschließlich der im Bau befindlichen Dampfer ist der gesamte Brutto-Raumgehalt ihrer Flotte im letzten Jahre von 1 023 315 auf 1 210 717, also um 187 402 Registertonnen gestiegen. Auch die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa" ist auf eine wesentliche Vermehrung ihres Schiffparks bedacht gewesen. Es wurden ihr im Berichtsjahre 5 Dampfer neu geliefert und 9 weitere wurden von ihr in Bau gegeben. Der Norddeutsche Lloyd, der im Jahre 1910 keine Neubauaufträge erteilte, gab 6 Dampfer in Auftrag und hat 1 Dampfer neu erworben. Unter diesen Umständen herrschte in der Schiffbauindustrie eine rege Tätigkeit. Namentlich die Großindustrie erhielt viele Aufträge zu annehmbaren Preisen, während für die mittleren und kleinen Schiffswerften die Geschäftslage sich noch nicht so günstig gestaltete. Zum Teil sind die Werften bis in das Jahr 1913 mit Aufträgen versehen, und ihre Beschäftigung kann jetzt im allgemeinen sogar als gut bezeichnet werden, was auch hinsichtlich der Verkaufspreise die dringend erwünschte Besserung brachte. Die größeren Werften an der Unterweser brachten 1911 43 Neubauten mit 141 322 Bruttoregistertonnen (im Vorjahre 24 — 63 217) zur Ablieferung, während noch 50 Schiffe mit 228 179 Bruttoregistertonnen (im Vorjahre 42 — 146 229) im Bau verblieben. Insgesamt befanden sich im Jahre 1911 auf deutschen Werften im

Bau 1313 Schiffe mit 1 094 468 Bruttoregistertonnen gegen 1305 Schiffe mit 751 890 Bruttoregistertonnen im Vorjahre. Davon wurden fertiggestellt 859 Schiffe mit 406 763 Bruttoregistertonnen im Jahre 1911 gegen 910 Schiffe mit 265 813 Bruttoregistertonnen im Jahre 1910. Der Wert aller Schiffe, die im Jahre 1911 von deutschen Werften an deutsche Reedereien geliefert sind, wird auf 300 Mill. *M* geschätzt. Für Hamburger Rechnung waren Anfang 1912 allein 51 Dampfer mit 412 000 Bruttoregistertonnen im Bau gegen 35 Dampfer mit 198 000 Tonnen zu Anfang des Vorjahres und nur 16 Dampfer mit 66 000 Tonnen zu Beginn des Jahres 1910. Diese 51 Dampfer, deren Tonnengehalt hauptsächlich auf die oben erwähnten Neubauten der Hamburg-Amerika-Linie entfällt, werden bis auf vier sämtlich auf deutschen Werften gebaut. Wenn die bessere Beschäftigung der Werften in den diesjährigen

Werft	Dividende für 1909	Dividende für 1910	Dividende für 1911	Gegen das Vorjahr also	Kurs d. Aktien am 31. 12. 10	Kurs d. Aktien am 30.12.11
	%	%	%	+ −	*M*	*M*
Bremer Vulkan A. G., Vegesack	0	7 1/2	10	+ 2 1/2	125,00	166,00
Blohm & Voß K. G. a. A., Hamburg	4	6	4[1]	− 2	—	—
Rickmers Reismühlen, Reederei und Schiffbau-Akt. Ges., Bremerhaven	5	7 1/2	[2]		—	—
Reiherstieg-Schiffswerfte Akt. Ges., Hamburg	7	5	4[3]	− 1	117,00	101,75
Stettiner Oderwerke A. G., Stettin	6	5	6[3]	+ 1	—	—
Akt. Ges. Neptun, Rostock	4	0	0	—	82,40	77,75
Nüscke & Co. Akt. Ges., Stettin	4	0	0	—	—	—
Flensburger Schiffsbauges., Flensburg	6	0	4[3]	+ 4	139,00	142,75
G. Seebeck Akt. Ges., Bremerhaven	4	0	0[3]	—	83,00	70,00
Akt. Ges. „Weser", Bremen	0	0	4	+ 4	—	—
Howaldtswerke, Kiel	0	0	0[4]	—	—	—
Schiffswerft und Maschinenfabrik (vormals Janssen & Schmilinsky), Hamburg	0	0	[2]		—	—
Henry Koch Akt. Ges., Lübeck	0	0	5	+ 5	—	—
Joh. C. Tecklenborg Akt. Ges., Geestemünde	0	0	4	+ 4	99,75	131,70
Vulcan-Werke, Hamburg und Stettin	12	11	11	—	213,75	224,00

[1]) Abschluß 31. August 1911. — [2]) Noch nicht bekannt. — [3]) Abschluß 30. Juni 1911. — [4]) Abschluß 30. September 1911.

Abschlüssen noch nicht überall zum Ausdruck gelangt, so liegt dies daran, daß die abgelieferten Schiffe zum großen Teil noch zu sehr ungünstigen Preisen übernommen waren, ferner daß die größere Zahl der neu in Bau genommenen Schiffe noch nicht abgeliefert ist sowie daß die Werften teilweise noch unter den Nachwirkungen der schweren Schläge der verflossenen Jahre zu leiden hatten, die nicht in letzter Linie auf die Schädigungen, die ihnen der dreimonatige Streik der Werftarbeiter im Jahre 1910 bereitete, zurückzuführen sind. Die erzielten Überschüsse mußten daher vielfach noch vorwiegend zur finanziellen Kräftigung verwendet werden. Zum Teil fanden sie auch Verwendung zum Ausbau der Werftanlagen. Die Vulcan-Werke, die bei einem Reingewinn von 1 609 539 *M* gegen 1 600 020 *M* im Vorjahre, wieder eine Dividende von 11 Prozent verteilten, klagen in ihrem Geschäftsbericht noch sehr über die ungünstige Preisgestaltung im Schiffbau. Einen sehr guten Abschluß erzielte der Bremer Vulkan, der seine Dividende von 7 1/2 auf 10 Prozent erhöhen konnte und mit Rücksicht auf die umfangreichen Aufträge und die geplante Erweiterung der Werftanlagen eine Erhöhung des Betriebskapitals von 7 1/2 auf 10 Mill. *M* beabsichtigt. Eine Kapitalserhöhung um 1 Mill. *M* hat auch die Werft J. Tecklenborg vorgenommen. Die Aktien-Gesellschaft „Weser" verteilt nach neun ertrag-

losen Jahren eine Dividende von 4 Prozent bei einem Gewinn von 599 750 *M* (im Vorjahre — 145 427 *M*). Die Howaldtswerke haben zwar nur einen Gewinn von 20 355 *M* (im Vorjahre — 90 682 *M*) zu verzeichnen, doch ist bei einem Bestande von 29 Mill. *M* Aufträgen auf ein bedeutend besseres Ergebnis für das laufende Geschäftsjahr zu hoffen. Im allgemeinen ist bei der guten Beschäftigung der Werften wohl anzunehmen, daß in diesem Industriezweig nach jahrelanger Ungunst der Verhältnisse jetzt wieder gute oder zum wenigsten normale Verhältnisse Platz greifen werden. Hierfür spricht u. a., daß die mehrere Jahre stilliegenden „Nordseewerke“ in Emden ihren Betrieb wieder aufgenommen haben und genügend mit Bauaufträgen versehen sind, um eine allmähliche Steigerung der Tätigkeit zu gewährleisten. Auf die gute Beschäftigung im Schiffbau läßt es auch schließen, daß die Zahl der in den größeren Betrieben beschäftigten Arbeiter gegen das Vorjahr wesentlich gestiegen ist.

S.



Joachim Nettelbeck und Delattre.

Wenn ich mir gestatten darf, zu dem interessanten Artikel im Februarheft der Marine-Rundschau: „Friedrich der Große und die Gründung der Seehandlung“ eine kleine Ergänzung beizusteuern, so möchte ich auf die Beziehungen des vielgenannten Geheimen Finanzrats Delattre zu Joachim Nettelbeck, dem weitgereisten Seemann und verdienstvollen Verteidiger von Kolberg, hinweisen.

Diese allerdings kurze Episode seines Lebens, der eine gewisse marinegeschichtliche Bedeutung nicht abzusprechen ist, schildert Nettelbeck in seiner Selbstbiographie höchst anschaulich; sie sei darum nachstehend, inhaltlich gekürzt, wiedergegeben:

Zu Delattres (Nettelbeck gebraucht die Schreibart Delatre) finanziellen Projekten, fremdes Geld ins Land zu ziehen, gehörte u. a. sein Plan, von dem Überfluß des schönsten Schiffbauholzes in den Stettiner Forsten für königliche Rechnung eine Anzahl großer Fregatten zu bauen, zu armieren und auszurüsten, die zu gutem Preise an auswärtige Mächte abgelassen werden sollten. Der König genehmigte den Vorschlag, und so lag denn im Jahre 1769 ein Schiff von 40 Kanonen bei Stettin auf Stapel.

Delattre ward auf Nettelbeck aufmerksam; er bot ihm das Kommando des Schiffes unter günstigen Bedingungen an, und Nettelbeck nahm das Anerbieten an.

Während der Königliche Schiffsbaumeister Catin*) den Bau eifrig förderte, sorgte Nettelbeck für die Bemastung, Takelage und Zurüstung. Die Fregatte erhielt bei der Taufe dem damaligen Gouverneur von Stettin zu Ehren den Namen „Duc de Bevre“; es war „würklich ein schönes und tüchtiges Gebäude“.

„Erfreut über den hurtigen Fortgang — führt Nettelbeck weiter aus — hatte mir mein Gönner Delattre bei Sr. Königl. Majestät das in seiner Art erste Patent als Königlich Preußischer Schiffskapitän samt der Berechtigung**) zur Tragung der Königlichen (See-) Uniform und eines Säbels mit dem Portepee ausgewirkt, die mir vom Herzog mit eigenen Händen überreicht wurden.“

Außer Nettelbeck als Kapitän sollte die preußische Marine auch einen Admiral aufweisen. Für diesen Posten schlug Delattre seinen Bruder vor, einen jungen, im

---

*) Hiermit ist derselbe Louis Quantier gemeint wie in „Marine-Rundschau“ S. 229, Fußnote.

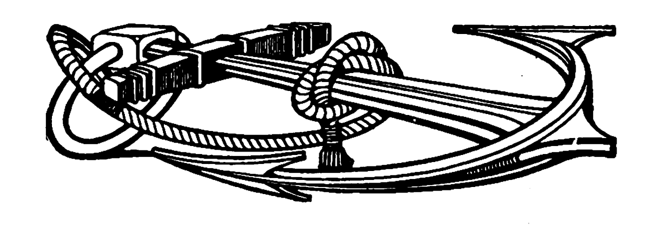
**) Diese Berechtigung zum Tragen der „See- oder Admiralitätsuniform“ wurde Nettelbeck vom König Friedrich Wilhelm III. in Anerkennung seiner hohen Verdienste um Kolbergs Verteidigung späterhin neu verliehen.

Seewesen ganz unerfahrenen Menschen, der früher als Unterleutnant in französischen Marinediensten gestanden hatte. Er sollte das Kommando des nächsten zu erbauenden Schiffes erhalten; die Zeit bis dahin vertrieb er sich nun durch allerhand alberne Streiche, die ihn oft in blutige Händel mit den Offizieren der Garnison verwickelten.

Als das Schiff seeklar war, legte Nettelbeck es auf die Reede von Swinemünde, um da eine Ladung Balken einzunehmen, die er nach Cadiz bringen und womöglich samt dem Schiff losschlagen sollte. Es kostete nicht wenig Mühe, das große und tiefgehende Schiff über „die Bank am Ausflusse des Stromes“ zu bringen. Als untätiger Zuschauer fuhr der neugebackene Admiral mit. Nach dem Ankern ließ Nettelbeck nach Seemannsbrauch die Stengen und Rahen fieren, um dem übermäßigen Schlingern des unbeladenen Schiffes vorzubeugen, allerdings zum Entsetzen seines hohen Vorgesetzten, der in seiner Eitelkeit das Schiff in voller Takelung belassen sehen wollte. Dem beharrlichen Verlangen des Admirals setzte Nettelbeck aber energischen Widerstand entgegen; es komme mehr auf die Sicherheit des Schiffes als auf sein stattliches Ansehen an, und Nettelbeck beharrte auf seinem Willen. Es entspann sich darüber ein heftiger Wortwechsel, und als Delattre mit der Faust mehrfach nach dem Säbel griff, schnallte sich Nettelbeck kurz entschlossen ebenfalls den Säbel um, nahm seinen Admiral im Boot mit an Land und duellierte sich da mit ihm. Dieser Zweikampf brachte dem Franzosen eine zweifache Verwundung, Nettelbeck aber seine Verabschiedung. Zwei Tage darauf ward Nettelbeck nach Stettin zum Bruder des Admirals vorgefordert, er befolgte diesen Befehl aber erst, nachdem ihm ein Nachfolger in der Person des Schiffers Stöphase bestellt war.

Die Vernehmung in Stettin endigte angesichts der von Nettelbeck begangenen Insubordination begreiflicherweise mit seiner Entlassung; er erhielt aber eine im Anstellungsvertrag ausbedungene Gratifikation von 200 Talern, „und so kriegte Nettelbecks Königliches Seekommando ein baldiges und betrübtes Ende.“

C. Voigt.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Deutsche Geschichte der jüngsten Vergangenheit und Gegenwart. Von Karl Lamprecht. Erster Band: Geschichte der wirtschaftlichen und sozialen Entwickelung in den siebziger bis neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts. — Berlin, Weidmann'sche Buchhandlung.

Der vorstehend mit seinem ganzen Titel benannte Band ist eine Neubearbeitung des im Jahrgang 1906 Seite 127 ff. eingehend behandelten Teilbandes: „Zur jüngsten deutschen Vergangenheit", auf den hiermit verwiesen sein mag. Abweichend von sonstigen Neubearbeitungen weist der vorliegende Band eine gewisse Kürzung auf. Schon bei einer anderen Gelegenheit vertraten wir den Standpunkt, daß eine geschichtliche Darstellung neuester in ihrer Entwickelung noch fortlebender Vergangenheit nicht ganz ohne Bedenken ist. Es kommt mehr eine geschichts-philosophische als eine rein historische Behandlung des Gegenstandes in Frage, die sich auch von einem gewissen parteipolitischen Anklang nur sehr schwer freihalten kann. Interessant ist in dem vorliegenden Bande der mit Zahlen belegte Hinweis darauf, daß England nicht allein auf Grund der industriellen Entwickelung, sondern mehr noch infolge der anderweiten geschichtlich gewordenen Organisation des Handels aus seiner Monopolstellung verdrängt ist, die es sonach auch niemals wieder gewinnen wird. Ebenso verdient der Satz besondere Hervorhebung, daß keine Zeit so sehr eines starken Kapitalismus bedurfte, als gerade die unsrige, in der andere Kräfte in den Hintergrund gedrängt wurden und die auf den hohen Stand technischen Könnens und wirtschaftlicher Befreiung so stolz ist. Wer Lamprechts Geschichte zur Hand nimmt, wird eine geschichtliche Darstellung im älteren Sinne nicht erwarten; die Lektüre seiner Schriften muß, wie schon bei der früheren Gelegenheit bemerkt, in hohem Maße anregend und den Überblick über die Wirnisse der Gegenwart fördernd genannt werden.

Ostfrieslands Handel und Schiffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum westfälischen Frieden. Von Bernhard Hagedorn. — Band VI der Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte. — Berlin 1912. Karl Curtius. — Preis 12 *M.*

Den ersten Band der obigen Abhandlung, wenn dieser Ausdruck gestattet ist, besprachen wir im Jahrgang 1910 Seite 414. Wie in der Vorperiode überwiegt auch in dem hier geschilderten Zeitraum gewissermaßen die Kleinmalerei, in der hervorragende Ereignisse oder eine bestimmte scharf vorgezeichnete Richtungslinie nicht zu erkennen sind. Es spielen hinein der Kampf der Engländer gegen die deutsche Hansa, die politischen Ereignisse in den Niederlanden, der Streit der Stadt mit den ostfriesischen Grafen, die inneren auf wirtschaftlichem und kirchlichem Gebiet beruhenden Zwistigkeiten, die den Bürger auf die Wälle und den Seemann zu kriegerischer Aktion gegen den unbequemen Wettbewerber trieben, bis schließlich der Dreißigjährige Krieg die Betriebsamkeit lahmlegte und die Emder Schiffe aus ihren bis dahin gewohnten Bahnen drängte. Alle diese Vorgänge vermögen aber nicht die Aufmerksamkeit von dem bunten Hintergrunde des mittelalterlichen Lebens mit seinem Handel und Wandel, seinem Gewerbefleiß, seiner wagemutigen Seefahrt und

der Behäbigkeit des Bürgerhauses abzulenken, die in aller Fehde und in der Enge der Verhältnisse ihr Recht behaupten. Fordert sonach, wie wir schon bei der Besprechung der früheren Bände bemerkten, die Lektüre dieser Abhandlungen keine ganz geringe Aufmerksamkeit, so wird doch derjenige, der an Dingen dieser Art sei es wissenschaftliches oder auch nur rein menschliches Interesse nimmt, an der Neubelebung einer so weit zurückliegenden und doch für uns so bedeutsamen Zeit eine reine Freude empfinden.

Männer, Völker und Zeiten. Eine Weltgeschichte in einem Bande. Von Dr. Albrecht Wirth, Privatdozent an der Universität München. Mit 16 Bildertafeln und 10 Kartenskizzen im Text. Verlag Alfred Janßen, Hamburg und Berlin. Preis gebunden 5 *M*.

Es muß, insbesondere wenn man den achtzehnbändigen Schlosser betrachtet, als ein kühnes Beginnen bezeichnet werden, eine Weltgeschichte in einem Bande zu schreiben, zumal wenn man beim Neandertal-Menschen anfängt und die Marokkoaffaire mit einbegreift. Dabei umfaßt diese Weltgeschichte nicht nur Griechen und Römer und das europäische Mittelalter. Dr. Wirth bezieht vielmehr alle historisch bedeutsamen Länder und Völker und alle die Ereignisse mit ein, aus denen der heutige Zustand der Kulturwelt hervorgegangen ist. Freilich war diese Leistung nur möglich, indem der Verfasser außer allen Grundlagen auch sonst noch vieles, hier und da, wie uns scheint, allzuvieles als bekannt voraussetzt und indem er überall nur die allgemeinen Richtungslinien andeutet, aus denen die großen Bewegungen hervorgegangen sind. Diese Richtungslinien in schwarzen Pfeilstrichen und Kurven zeigen dann auch die Kartenskizzen, die nur zu diesem Zwecke beigefügt sind. Auf diese Weise ist ein überaus farbiges Gemälde von tiefen Perspektiven zustande gekommen, das gewiß auf einen größeren Leserkreis zu rechnen hat, als der alte Schlosser, wenn es auch anderseits wieder größere Anforderungen stellt, als das große Sammelwerk Pflugk-Harttungs, bei dem der vom Verlage hinzugefügte Bilderschmuck als ein nicht unwesentlicher Bestandteil gelten muß. Ob es richtig war und den wissenschaftlichen Wert des Buches erhöht, daß die Politik König Eduards VII., die Marokko-Affäre und die Revolution in China jetzt schon einen verhältnismäßig breiten Raum in der geschichtlichen Darstellung einnehmen, möchten wir dahingestellt sein lassen. In dieser Beziehung ist uns Schlosser lieber, der seinen letzten Band, der, 1875 herausgegeben, den Zeitraum von 1863 bis 1871 umfaßt, in aller Bescheidenheit nur einen „Versuch der Darstellung" nennt.

Englands Vorherrschaft: Aus der Zeit der Kontinentalsperre. Von Dr. Alexander v. Peez und Paul Dehn. Mit einer Karte und einem Bildnis Alexander v. Peez'. — Leipzig 1912 bei Duncker & Humblot. — Preis 8,50 *M*, gebunden 10 *M*.

Alexander v. Peez hat die Herausgabe des vorstehend benannten seiner Anregung entstammenden Werkes nicht mehr erlebt. Am 12. Januar 1912 beschloß er, fast 84 Jahre alt, ein an Erfolgen und Arbeit reiches Leben. Der vorliegende Band sollte nach seiner Absicht durch eine zweite, die Neuzeit behandelnde Darlegung ergänzt werden. Es wäre dann voll in die Erscheinung getreten, daß Englands Politik seit Cromwells Zeiten die gleiche geblieben ist. Napoleon, dem das Ziel vorschwebte, auf dem europäischen Festland allein zu herrschen und „die Kaufmannsinsel" auf sich selbst zu beschränken, war bei seinen beiden ersten Versuchen durch die Eroberung Ägyptens und die Landung in England nicht zum Ziele gekommen. Nun versuchte er es auf dem dritten Wege, indem er ihr wichtigstes Absatzgebiet, das europäische Festland, zu verschließen und dadurch den

englischen Handel lahmzulegen trachtete. Er wandte damit nur Mittel und Wege an, deren England sich von jeher bedient hatte, wenn es unbequemen Wettbewerb zu beseitigen versuchte. In überaus interessanter Weise und mit der ganzen Fülle ihres gelehrten Rüstzeuges führen die beiden Herausgeber die ungleich mehr auf wirtschaftlichem als auf politischem Gebiete liegenden Folgen dieser Sperrmaßregeln dem Leser in all ihren einzelnen Beziehungen vor. Mochte auf dem Festland der gegen England abgeschlossene Gewerbfleiß zu regerer Tätigkeit angespornt und mancher Zweig erst hierdurch ins Leben gerufen werden, das Geschäft machte England, und mit der Katastrophe in Rußland fand Napoleons Siegeslauf seinen Abschluß, nachdem bereits bei Trafalgar die Axt an die Wurzel seiner Kraft gelegt worden war. Das 350 Seiten starke Werk liest sich ganz vortrefflich; selbst wenn dem heutigen Leser nicht auf jeder Seite die Nutzanwendung entgegenträte, würde dieses Buch, mit dem sich Peez ein überaus würdiges Denkmal setzte, der Anteilnahme weitester Kreise sicher sein.

Die Arbeiterfrage. Mit besonderer Berücksichtigung der sozial-psychologischen Seite des modernen Großbetriebes und der psycho-physischen Einwirkungen auf die Arbeiter. Von Adolf Levenstein. — Verlag von Ernst Reinhardt, München. — 432 Seiten in Gr. 8⁰. Preis broschiert 6 *M*, in Leinwand gebunden 7,50 *M*.

Das oben benannte Buch ist von der Art, daß man am liebsten selbst wieder ein Buch schreiben möchte, um mit den darin enthaltenen Problemen und den dabei dem Leser sich aufdrängenden Gedanken fertig zu werden. Der Verfasser, der für die moderne Arbeiterschaft ein warmes Herz hat und sich bereits anderweit vielfach in der Arbeiterfrage betätigte, versuchte durch persönlichen Verkehr und demnächst durch Ausgabe von Fragebogen einen Einblick in die Gedankenwelt, die Wünsche und Hoffnungen der Fabrikarbeiter zu gewinnen, wobei ihn besonders die Leute interessierten, die, an der Maschine stehend, jahraus, jahrein die gleiche monotone Arbeit verrichten. Es ist von vornherein klar, daß das von ihm geschaffene Bild — das Ergebnis seiner Umfragen mit statistischer Sichtung und eingeflochtener Verwertung des Materials — keine glänzenden Farben zeigt. Ebenso leuchtet aber ein, daß die befragten Arbeiter die Grenze nicht erkennen, die ihrer Entlohnung durch den Marktwert ihres Arbeitsergebnisses gezogen ist, und daß sie nichts davon wissen, wie viel wissenschaftliche und organisatorische Arbeit geleistet werden mußte, ehe sie an die Feilbank herantreten konnten, die ihnen eine sichere, wenn auch beschränkte Daseinsmöglichkeit gewährleistet. Sie schelten auf die Parasiten, die von ihrem Schweiß sich nähren, während wohl keiner in der Lage sein würde, einen solchen Parasiten zu zeigen, der nicht auch seinerseits auf seiner Hände oder seines Kopfes Arbeit angewiesen wäre. Ist sonach der wissenschaftliche Wert der Levensteinschen Arbeit nicht ohne Vorbehalt anzuerkennen, so kann doch die Lektüre dieses Buches namentlich den jüngeren Offizieren besonders anempfohlen werden. Sie werden daraus die Weltauffassung der ihnen anvertrauten Menschen erkennen und zugleich darüber sich klar werden, wieviel sie dazu beitragen können, diesen Leuten in der Soldatenzeit das Leben von einer weniger unerfreulichen Seite zu zeigen.

Politische Jahresübersicht für 1911. Von Gottlob Egelhaaf. — Carl Krabbe, Verlag Erich Gußmann in Stuttgart. — Preis geheftet 2,25 *M*, in Leinen gebunden 3 *M*.

In seiner „politischen Jahresübersicht“, die für 1911 zum vierten Male erschien, setzt der Verfasser die von uns im vorigen Jahrgang Seite 1482 besprochene „Geschichte der neuesten Zeit“ fort. Nach einem allgemeinen Überblick folgt zunächst eine ziemlich eingehende Darstellung der für unser Vaterland bedeut-

samen Ereignisse; worauf dann die anderen europäischen Länder und die übrigen Gebiete der bewohnten Erde, als Weltteile zusammengefaßt, behandelt werden. Das Schlußkapitel ist den bewegenden Momenten des kirchlichen Lebens gewidmet. Ein „dokumentarischer Anhang" bringt eine Reihe von Aktenstücken, die für die politischen Vorgänge des letzten Jahres von Bedeutung sind. In dem Bestreben, Fremdwörter zu vermeiden, ist der Verfasser an einer Stelle wohl zu weit gegangen: Von dem „Zerplatzen" des Panzerkreuzers „Liberté" hätte er, abgesehen davon, daß das verunglückte Schiff zu den Linienschiffen gehörte, wohl nicht reden sollen.

Le questioni moderne II. Michele Vocino. Il protezionismo maritimo dalle origini nei veri stati. Con prefazione di Carlo Bruno, Direttore generale della marina mercantile. — Napoli. Ditta F. Casella.

In der vorbenannten Schrift behandelt der Verfasser an der Hand einer ausgiebigen, zum Teil auch an dieser Stelle besprochenen Literatur die Frage der Schiffahrtssubventionen. Der Hauptteil des Buches ist Italien und Frankreich gewidmet, wir aber können die knappen Deutschland zugestandenen Worte jedenfalls gern gelten lassen. Der Verfasser spricht hier von der wahrhaft ungewöhnlichen Entwicklung, die unsere Handelsmarine ohne unmittelbare Staatshilfe genommen habe. Im Jahre 1870 noch gänzlich unbedeutend mit einem kaum nennenswerten Seehandel, habe sie sich unter Kaiser Wilhelm II. in reißender Schnelligkeit und harmonischer Weise zugleich mit den ihr dienstbaren Gewerben entfaltet, und mit Recht habe der Direktor des Norddeutschen Lloyd erklärt, daß die Subventionen der Postdampferlinien nichts gemein hätten mit jenen „Aufmunterungsprämien", die in Wirklichkeit Unheilsprämien zu nennen wären. Auch in seinem Kapitel: „Beurteilung und Schlußfolgerungen" beruft sich der Verfasser auf ein deutsches Zeugnis, die Worte Ballins, daß ein Prämiensystem die Schiffahrt nicht fördern könne, sondern ihr im Endergebnis nur Schaden bringe. Wer in der Sprache des Verfassers keine Schwierigkeiten findet, wird sein Werk als eine dankenswerte und vorurteilsfreie Abhandlung eines allgemein interessierenden Themas begrüßen.

v. Löbells Jahresberichte über das Heer- und Kriegswesen. Herausgegeben von v. Voß, Generalmajor z. D. XXXVIII. Jahrgang 1911. Mit 14 Abbildungen auf 3 Bildertafeln. — Berlin 1912 bei E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 11,50 *M*, geb. 13 *M*.

Löbells Jahresberichte erwähnten wir zuletzt im Jahrgang 1911, S. 1072, und es wird auch jetzt genügen, wenn wir auf das Neuerscheinen des bekannten und bewährten Jahrbuches hinweisen, in dessen Inhalt und Anordnung sich Wesentliches nicht geändert hat. China und Persien mußten für dieses Jahr mit Rücksicht auf die daselbst herrschenden Wirren außer Betracht bleiben, dagegen erwecken besonderes Interesse die Angaben über Marokko, die Pflanzstätte der „schwarzen Armee" unserer westlichen Nachbarn. Man gewinnt hier den Eindruck, daß es langer erzieherischer und organisatorischer Arbeit bedürfen wird, ehe aus diesen Wüstensöhnen ein auch für ernstere militärische Anforderungen verwendbares Soldatenmaterial geformt werden kann. Für Frankreich selbst gelangte die neue Organisation in den Spitzen der Heeresverwaltung und beim Generalstab zur Darstellung, über deren nochmalige Änderung schließlich in einem Nachtrage berichtet wird.

Erlebnisse und Eindrücke im Kriege 1870/71. Von Anton v. Massow. — Berlin, Verlag von Karl Siegismund. — Preis 3 *M*.

Erfreulicherweise sind in den letzten Jahren zahlreiche Erinnerungen aus unserem letzten großen Kriege erschienen. Je nach der Stellung der Verfasser

— vom Grenadier bis zum Stabsoffizier hinauf — waren sie für die verschiedensten Kreise der Leserwelt berechnet. Heiteres und Tiefernstes wurde geboten. Sie alle verfolgten den lobenswerten Zweck, die jetzige Generation durch die Schilderung jener großen Zeit zu treuer Pflichterfüllung im Frieden anzuregen, ihr einen einstigen Übergang zum Kriege zu erleichtern. Der Verfasser des vorliegenden Buches, 1870/71 Bataillonskommandeur im Stettiner Grenadier-Regiment, betont neben der Schilderung seiner militärischen Erlebnisse vor Metz, Paris und im Jura-Feldzug, für den Soldaten, der getrost in den Krieg ziehen will, vor allem den Wert des Gottvertrauens.

Neun Jahre in russischen Diensten unter Kaiser Alexander III. Von Richard Graf v. Pfeil. 2. Auflage. — Leipzig 1911. Verlag von Friedrich Engelmann. — Preis 4 *M*, gebd. 5 *M*.

Von Graf Pfeil, der von 1877 bis 1889 als Hauptmann, dann als Stabsoffizier in russischen Diensten stand, liegen nunmehr drei Bücher vor, in denen russische Verhältnisse und Persönlichkeiten aufs trefflichste geschildert werden. In dem dritten, jetzt in 2. Auflage erschienenen Buche ist eine Charakterisierung der Persönlichkeiten und eine Schilderung der Verhältnisse zu erblicken, da unter Kaiser Alexander III. der Höhepunkt zarischer Selbstherrschaft war. Graf Pfeil hält diesen, im Auslande oft falsch beurteilten Herrscher für den hervorragendsten, den Rußland seit Peter dem Großen und Katharina II. gehabt hatte. Wir Deutschen wissen ja, daß Kaiser Alexander III. keine Sympathien für unser Land hatte, das hindert uns aber nicht, seine Strenge, Festigkeit und Redlichkeit anzuerkennen. Ins glänzendste Licht werden diese vortrefflichen Eigenschaften durch Graf Pfeil gestellt. Wer russische Verhältnisse verstehen lernen will, der greife zu den Pfeilschen Büchern.

Die französische Offensive gegen Deutschland. Von Colonel Arthur Boucher, Nancy. — Verlag von Gerhard Stalling in Oldenburg i. Gr. — Preis 1 *M*.

1870/71—19..? Von einem Deutschen. — Ebenda. — Preis 1 *M*.

Die politische Atmosphäre bringt sich auch in der Broschürenliteratur zur Geltung. Colonel Boucher bespricht in sehr lebhaftem und für uns natürlich wenig freundlichem Ton die Voraussetzungen und Aussichten eines Angriffskrieges gegen Deutschland, während die leider anonym gehaltene Gegenschrift die Phantasien des französischen Offiziers in anerkennenswerter Sachlichkeit auf den Boden der Tatsachen zurückführt. Beide Schriften sollen namentlich die Vertreter der „Friedensbewegung" lesen, damit sie begreifen, daß es elementare Gewalten sind, die heute wie zu allen Zeiten der menschlichen Geschichte kriegerische Zusammenstöße heraufbeschwören. Der gute oder böse Wille des einzelnen erscheint daneben nach allen Richtungen hin belanglos.

Im türkischen Kriegslager durch Albanien. Bekenntnisse zur deutsch-türkischen Freundschaft. Von Dr. Ernst Jäckh. — Verlag von Eugen Salzer in Heilbronn. — Preis 3 *M*, gebunden 4 *M*.

Der Verfasser hatte Gelegenheit, als einziger Nichttürke und Gast des türkischen Generalstabes am albanischen Feldzuge teilzunehmen, und schildert in beredten Worten die militärischen und kulturellen Leistungen der Türken in Albanien. Ob seine Behauptung, „wir müssen in türkischen Dingen so gründlich umlernen, wie einst in japanischen Fragen" sich bewahrheitet, wird die Zukunft lehren. Jedenfalls lesen sich seine Ausführungen gerade im Hinblick auf die zeitigen italienisch-türkischen Kämpfe recht interessant und geben außerdem einen lehrreichen Einblick in die eigenartigen Sitten und Gebräuche des albanischen Volkes. **Frk.**

Der Offizier als Erzieher. Von Major Frhr. v. Erffa. — Verlag von Gerhard Stalling, Oldenburg.

Die sich wiederholende Behandlung des obigen Themas darf als Beweis dafür angesprochen werden, daß das Offizierkorps diesem wichtigen Zweige des Berufes dauernde Aufmerksamkeit schenkt. Major v. Erffa findet für seine Ansprache, wenn man das Werkchen so bezeichnen darf, schöne, zu Herzen gehende Worte, die einer vornehmen und ernsten Auffassung seiner Pflichten entsprungen sind. Es wird durch die moderne Entwicklung den jungen Offizieren nicht eben leichter gemacht, ihre Aufgabe im rechten Sinne zu erfüllen. Aus dieser Erwägung wünschen wir der kleinen Schrift eine weite Verbreitung.

Alfred H. Fried: **Handbuch der Friedensbewegung.** 2., völlig umgearbeitete Auflage 1911, Band I. — Leipzig 1911. Reichenbachsche Verlagsbuchhandlung. — Preis geheftet 3 *M.*

Man wird davon ausgehen dürfen, daß die „Friedensfreunde" von dem Problem, für das sie eintreten, voll durchdrungen sind, man wird ihnen aber entgegenhalten dürfen, daß es die „Kriegsfreunde", gegen die sie zu Felde ziehen, nirgends gibt, und es ist gut, sie zugleich an ein Wort zu erinnern, das kürzlich in ihren Kreisen ausgesprochen wurde, daß nämlich trotz allen Eiferns gegen den Krieg die Völker „wie resigniert unter dem Druck eines schweren Schicksals" nicht müde werden, für die Vorbereitungen des Krieges und damit zugleich zur Sicherung gegen diesen schwere Opfer zu bringen. Mit diesem Vorbehalt empfehlen wir das obige Buch, das über die „Grundlagen, Inhalt und Ziele der Friedensbewegung" und zugleich über die auf diesem Gebiet in internationalen Verträgen und der schiedsgerichtlichen Schlichtung einzelner Streitfälle erreichten Erfolge Auskunft gibt, der Beachtung.

Der italienisch-türkische Krieg. Die Ereignisse des Jahres 1911. Von Generalleutnant z. D. v. dem Borne. — Gerhard Stalling, Verlagsbuchhandlung, Oldenburg i. Gr. — Preis 1,25 *M.*

Die Leser der „Marine-Rundschau" sind zwar durch die laufende Berichterstattung über den Krieg gut unterrichtet, trotzdem dürfte die obige Abhandlung allgemeines Interesse beanspruchen, die sich insbesondere bestrebt, aus den entstellten Berichten, die beide Parteien der Presse übermitteln, die Wahrheit herauszuschälen.

Diplomatie und Kriegsvorbereitung. Ein Mahnwort in später Stunde. — Wien 1912. L. W. Seidel & Sohn. — Preis 1 *M.*

Der ungenannte Verfasser zählt die lange Reihe von Kriegen auf, denen Österreich mit ungenügender militärischer Vorbereitung entgegentrat, weil die Diplomatie glaubte, mit ihren Schachzügen das erwünschte Endziel erreichen zu können. Auf diese Erfahrungen gestützt, warnt er vor der „Friedensgaukelei" unter Hinweis auf die schweren Konsequenzen eines unglücklichen Feldzuges und das Unglück, das über Hunderttausende hereinbrechen würde, die in einen Krieg ohne Chancen hineingedrängt werden. Der hervorragend geschriebene Aufsatz ist ganz besonders lesenswert.

Einzelschriften über den russisch-japanischen Krieg (Beihefte zu Streffleurs militärischer Zeitschrift). Heft 36 bis 40: Die Kämpfe am Schaho. — Wien 1911. Seidel & Sohn.

Die vorliegenden Hefte behandeln den Operationsstillstand nach den Kämpfen bei Liaojan bis zur Schlacht am Schaho (Heft 36 und 37), dann den Beginn der russischen Offensive und die Ereignisse in der Zeit vom 4. bis 9. Oktober (Heft 38/39

und 40). Die Darstellung zeichnet sich ebenso wie in den früheren Heften, durch eine äußerst sorgfältige, gründliche und erschöpfende Bearbeitung des gesamten Materials sowie durch die Beigabe vortrefflicher Karten mit Truppeneinzeichnungen aus. Sehr dankenswert ist die Beigabe einer photolithographischen Kopie der russischen Kriegskarte.

Zehn Jahre im Stabe des Prinzen Friedrich Karl. Erinnerungen von Graf v. Haeseler, Feldmarschall. 2. Band: 1864. — Berlin 1912, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 3,50 *M*.

Der 2. Band der Erinnerungen erstreckt sich auf die Ereignisse des Feldzuges von 1864 vom März bis zum Schluß. Eingehend sind die sehr sorgfältigen Vorbereitungen für den Sturm auf die Düppeler Schanzen sowie demnächst die Ausführung dieses Sturmes besprochen, den der Feldmarschall zum Teil aus nächster Nähe beobachten konnte. Als am 18. Mai der Prinz Friedrich Karl mit dem Oberbefehl betraut wurde, trat der damalige Premierleutnant Graf Haeseler zum Stabe des Armee-Oberkommandos über und hatte somit Gelegenheit, die Erwägungen kennen zu lernen, die zu dem kühnen Übergang nach Alsen führten. Die Ausführung auch dieses Unternehmens wird eingehend besprochen.

Die Darstellung bringt vieles Interessante zur Charakteristik des Prinzen Friedrich Karl sowie über die dienstliche Tätigkeit und das außerdienstliche Leben im Hauptquartier in Gravenstein und später in Apenrade. In bezug auf seine Person hält sich der Verfasser in der ganzen Darstellung sehr zurück, um so wertvoller ist diese in sachlicher Beziehung. Zwei weitere Bände sollen später die Feldzüge von 1866 und 1870/71 behandeln.

Die deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee 1910/11. Amtliche Jahresberichte herausgegeben vom Reichs-Kolonialamt. — E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW 68. — Preis 10 *M*, gebunden 11,50 *M*.

Die früher als Reichstagsdrucksachen und in deren Format erscheinenden Jahresberichte von unseren Schutzgebieten werden neuerdings in Buchform dem Markte zugänglich gemacht und sind auf diese Weise eines größeren Leserkreises sicher. Die Berichte konnten erfreulicherweise im großen und ganzen auf einen vertrauensvollen Ton gestimmt werden, und überall zeigt die wirtschaftliche Entwicklung die rasch aufsteigende Linie, die unseren Schutzgebieten in den letzten Jahren nach so mannigfachen Mißerfolgen vergönnt war. Besonderes Interesse bietet in dem umfangreichen Bande der 333 Seiten umfassende statistische Teil, aus dem die Spezialinteressenten die für sie bedeutsamen Ziffern als sicheren Anhalt für die Verfolgung ihrer wirtschaftlichen Betätigung entnehmen können. Auch für Außenstehende bietet das Werk ausgiebige und zuverlässige Belehrung, und es ist zu hoffen, daß die darin zutage tretende Zuversicht sich auch weiteren Kreisen mitteilen möge.

Karl Andrees Geographie des Welthandels. Neubearbeitet von Dr. Franz Heiderich und Dr. Robert Sieger. Zweiter Band. — Verlag von Heinrich Keller, Frankfurt a. M. — Preis 9,45 *M*.

Auf das Erscheinen dieses zweiten Bandes wiesen wir bereits im Jahrgang 1911, Seite 1189 ff., hin. Er umfaßt: Die Pyrenäenhalbinsel, Italien, die südosteuropäische Halbinsel und die Tiefländer an der unteren Donau, Vorderasien, Nordafrika, Afrika südlich der Sahara mit den zugehörigen Inseln, Vorder- und Hinterindien, die malayische Halbinsel und Indonesien, China und seine Nebenländer und Japan. Die beigegebenen Karten sind als Verkehrskarten, Vegetationskarten und Produktionskarten besonders durchgebildet, indem eigene Signaturen beispielsweise das Vorkommen von Baumwolle, Jute, Petroleum, Kohle, Kautschuk und Erzen

kennzeichnen. In den einzelnen Abschnitten werden neben der geographischen Schilderung — wie schon bei der ersten Besprechung bemerkt — Klima, Bevölkerung, Produktionsverhältnisse, Verkehr und Handel, soweit erforderlich, unter Hinweis auf die politische Organisation erörtert, dergestalt, daß ein sehr vollständiger Überblick über die gesamte wirtschaftliche Lage geboten wird; das im Hinblick auf seinen erheblichen Umfang äußerst wohlfeil zu nennende Werk sei hiermit nochmals der Aufmerksamkeit der Marine-Verwaltungsbeamten ganz besonders anempfohlen.

Jahrbuch der Luftfahrt. II. Jahrgang 1912. Unter Mitarbeit vieler Fachleute. Herausgegeben von Ansbert Vorreiter, Ingenieur in Berlin. Mit 669 Abbildungen, davon 120 auf 27 Tafeln, 27 Tabellen und einer farbigen Tafel: Die Stander der Vereine des deutschen Luftfahrverbandes. — München. J. F. Lehmanns Verlag. 1912. 686 Seiten. — Preis 10 *M.*

Der rührige, auch um die Verbreitung nationaler Werke hochverdiente Verlag, es sei nur an „Die Kriegserinnerungen Liebermanns von Sonnenberg", „Deutsche Politik" von Hasse u. a. erinnert, ist den Lesern dieser Zeitschrift bekannt durch das „Taschenbuch der Kriegsflotten". In dem vorliegenden Jahrbuch wird eine zuverlässige und vielseitige Übersicht über die Fortschritte auf allen Gebieten der Luftfahrt im Jahre 1911 gegeben. Wenn auch der größte Fortschritt auf dem Gebiete der dynamischen Luftfahrt zu verzeichnen war, so haben doch auch die Luftschiffkonstrukteure im vergangenen Jahre bedeutende Fortschritte gemacht, namentlich bezüglich der Höchstgeschwindigkeit, und Deutschland steht mit dem System Zeppelin hier an erster Stelle. Das Flugzeug ist zum erstenmal in Tripolis von den Italienern im Kriege verwertet worden. Über dies alles, aber auch über die Fortschritte der Wissenschaft und der Industrie, bietet das Jahrbuch eingehende Orientierung. So sei es warm empfohlen.

Granatschrapnel — Brisanzschrapnel. Von R. Wille, Generalmajor z. D., und F. Wille, Hauptmann und Militärlehrer an der Militärtechnischen Akademie. Mit 6 Textbildern. — Verlag von R. Eisenschmidt in Berlin. — Preis 3,60 *M*, gebunden 4,60 *M.*

Die „Entgegnung der Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabrik in Düsseldorf" auf das Werk des Generalmajors z. D. Wille: „Einheitsgeschosse" (vergleiche „Marine-Rundschau", 1910, Heft 8 und Heft 12) hat, wie vorauszusehen war, in der vorliegenden Schrift ihre Erwiderung gefunden. Auf technischem Gebiet bringt sie wenig Neues, es ist lediglich eine Streitschrift über die Frage, ob dem Granatschrapnel der Firma Krupp der Vorzug zu geben sei vor dem Brisanzschrapnel Ehrhardt—van Essen, eine Angelegenheit, die wohl durch eingehende Versuche, nicht aber durch theoretische Erörterungen dieser Art gefördert oder zum Abschluß gebracht werden kann. Frk.

Mechanische Zeitzünder. Von R. Wille, Generalmajor z. D. Mit 115 Bildern im Text und auf Tafel. — Verlag von R. Eisenschmidt in Berlin. — Preis 10 *M*, gebunden 11,20 *M.*

Der leider zu früh verstorbene, in artilleristischen Fragen hervorragende und bekannte Militärschriftsteller hinterläßt uns in dem vorliegenden Werke bei sehr geschickter Gruppierung und an der Hand zahlreicher Bilder eine Beschreibung und Beurteilung der bis jetzt bekannt gewordenen mechanischen Zeitzünder, nachdem er zuvor in der Einleitung die Notwendigkeit des Systemwechsels und die den bisherigen Brennzündern anhaftenden Mängel erläutert hat. Zum Schluß kommt der Verfasser zu dem Resultat, daß die neuen Uhrzünder allen anderen Gattungen mechanischer Zeit-

zünder überlegen sind und daß insbesondere dem Kruppschen Uhrzünder die erste Stelle gebührt. Ob letzterer tatsächlich allen Anforderungen im vollsten Maße genügt, dürfte wohl erst durch mehrjährigen Gebrauch nachzuweisen sein. Das Buch kann jedem Militärtechniker und Artilleristen, der sich mit der Zeitzünderfrage beschäftigt, empfohlen werden. Mr.

Aeronautische Meteorologie. Von Dr. Franz Linke. 2. Teil. Mit 40 Textabbildungen und 7 farbigen Tafeln. — Verlag von Fr. Benjamin Auffarth, Frankfurt a. M. — Preis gebunden 3,50 *M*.

An den im Septemberheft 1911, S. 1196, der „Marine-Rundschau“ erwähnten 1. Teil seiner „Aeronautischen Meteorologie“ schließt Linke den vorliegenden 2. Teil in ebenso vorzüglicher Weise an. Das Buch beginnt mit der Wolkenkunde, die durch zahlreiche Aufnahmen charakteristischer Wolkenformen erläutert und durch Ausführungen über praktische Anwendungen in der Luftschiffahrt ergänzt wird. Es folgen Abschnitte über die wichtigen Schichtenbildungen der Luft, über Luftbewegungen, Wetterkunde und Wetterdienst, optische Erscheinungen der Atmosphäre und zum Schluß eine kurze Anweisung für wissenschaftliche Ballonfahrten. Wie der erste, ist auch der zweite Teil des Werkes nicht nur für den Luftfahrer ein ausgezeichnetes Mittel, um in den Besitz der wichtigsten meteorologischen Kenntnisse zu gelangen, sondern wegen der darin niedergelegten modernen, wissenschaftlichen Anschauungen allen Freunden der Wetterkunde zu empfehlen. Kt.

Chemie der Gase. Allgemeine Darstellung der Eigenschaften und Herstellungsarten der für die Luftschiffahrt wichtigen Gase. Von Dr. Fr. Brähmer. Mit 62 Abbildungen und 3 Tabellen. — Verlag von Fr. Benjamin Auffarth, Frankfurt a. M. — Preis gebunden 4 *M*.

Das Buch bringt in einem einleitenden Abschnitte chemische Elementardefinitionen, die wichtigsten Sätze der physikalischen Chemie über Gase, eine Beschreibung der Mittel zur Messung des Auftriebes usw. Im folgenden Teil werden die für die Luftschiffahrt wichtigen einfachen und zusammengesetzten Gase und die Methoden und Einrichtungen zu ihrer Herstellung einzeln und ausführlich behandelt. Obgleich in den Rahmen der von Oberleutnant Paul Neumann herausgegebenen und bei Auffarth erschienenen Sammlung „Luftfahrzeugbau und -Führung“ eingefügt, bildet das Werk eine selbständige, gute Einzeldarstellung der Technik der Ballongase. Kt.

C. Tissot: **Manuel élémentaire de Télégraphie sans Fil.** — Paris 1912. A. Challamel, Éditeur, Rue Jacob 17. — 5 fr. l'exemplaire broché, 6 fr. l'exemplaire relié toile.

Dieses Werk des bekannten französischen Fachmannes auf dem Gebiete der Funkentelegraphie hat rein technischen Charakter und ist dazu bestimmt, dem FT-Ingenieur sowie den Leitern von FT-Stationen als Führer zu dienen. Es zerfällt in zwei Teile, einen theoretischen, der hauptsächlich das wiedergibt, was Tissot als »Professeur à l'Ecole Navale« in den höheren Stufen dieses Instituts über Funkentelegraphie vorliest, und in einen praktischen Teil, der Beschreibungen nebst Anleitungen zum Aufbauen und Abstimmen normaler FT-Einrichtungen enthält. Der reichhaltige, den wissenschaftlichen Standpunkt und den Ideenkreis des Technikers gleichmäßig berücksichtigende Inhalt des Werkes dürfte dem oben genannten Zwecke für französische Verhältnisse sehr gut angeschmiegt sein. Den deutschen Ingenieur werden die von Tissot naturgemäß bevorzugten französischen Sonderausführungen interessieren. Kt.

Lehrbuch der Physik. I. Band: Mechanik — Wärmelehre. Von Dr. H. Ebert. Mit 168 Abbildungen. — Verlag von B. G. Teubner, Leipzig-Berlin 1912. Preis geheftet 14 *M*.

Der Verfasser konnte bei der Schöpfung dieses Werkes seine vielseitigen praktischen Erfahrungen im Lehrfach für Physik an einer deutschen technischen Hochschule verwerten und modernen Gesichtspunkten, besonders aber den Bedürfnissen der Hochschule, in vollem Umfange Rechnung tragen. Dem vorliegenden ersten Bande seines Lehrbuches sind alle die Physik der Materie (im Gegensatz zur Physik des Äthers) betreffenden Gegenstände einverleibt und in sehr interessanter Weise um die Begriffe „Energie" und „Entropie" gruppiert. Die auch in ihren feineren Verästelungen stets großzügige Disposition wird den Benutzer des Werkes beim Studium unzweifelhaft wirksam unterstützen. Beachtenswert ist die umfangreiche Anwendung graphischer Schaubilder, durch die sich das Werk seine Aufgabe wesentlich erleichtert hat. Alles in allem verdient das Werk vollen Beifall. Kt.

Die Heißdampf-Schiffsmaschine. II. Teil: Die Überhitzersysteme. Von Carl Fred Holmboe, Ingenieur. Mit 46 Abbildungen. — Berlin 1912, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. — Preis geheftet 3,40 *M*.

Während sich der erste, in der „Marine-Rundschau" 1910, Seite 935, erwähnte Teil des Werkes auf die Maschine bezog, behandelt Holmboe hier in gleich vorzüglicher Weise die Erzeuger überhitzten Dampfes auf Schiffen. Er bringt eine Reihe von ausgeführten Überhitzerkonstruktionen und ferner die für die Berechnung und Konstruktion der Kessel, Rohrleitungen und Kondensatoren in Anlagen mit Dampfüberhitzung erforderlichen Unterlagen. Endlich sind noch Ausführungen über den Einfluß der Überhitzung auf Zugstärke und Schornsteinverluste sowie Bemerkungen über Betriebskontrolle und -Vorschriften zu erwähnen. Die beiden Teile des Werkes bilden eine abgerundete, für den Konstrukteur sehr beachtenswerte Abhandlung, in der wertvolle Erfahrungen niedergelegt sind. Kt.

Stabilité du navire en eau calme et par mer agitée. Théorie élémentaire et applications pratiques par M. Roudeleux, lieutenant de vaisseau. — Paris 1911. A. Challamel, Éditeur.

Der Verfasser dieses Buches hat sich bemüht, eine in sich geschlossene Theorie der Stabilität sowie eine Erläuterung ihrer praktischen Anwendungen mit elementaren Hilfsmitteln zu geben, ohne den wissenschaftlichen Standpunkt zu verlassen. Die Vereinigung dieser beiden, zum Teil divergierenden Ziele ist ihm gut gelungen. Das Werk kann von jedem, der sich elementare Kenntnisse der Mathematik und Mechanik erworben hat, mit Leichtigkeit gelesen werden, ein Vorzug, dessen sich nicht jedes ähnliche deutsche Werk rühmen kann. Es ist zu bedauern, daß das Buch bisher nur in französischer Ausgabe erschienen ist. Ein deutsches Werk dieser Art würde sich bei uns sicher bald einbürgern. Kt.

Turbines à vapeur marines. Von R. Lelong, ingenieur en chef de la marine. — Augustin Challamel, Paris, Rue Jacob 17. — fr. 7,50 bzw. 10.

Der Verfasser, der bereits durch das an dieser Stelle besprochene Werk »Machines à vapeur marines, la machine alternative« gut eingeführt ist, hat nun dieses Werk über Dampfturbinen herausgegeben, das sich wohl bald größerer Verbreitung erfreuen wird. Er schlägt mit ihm einen guten Mittelweg ein zwischen Theorie und Praxis, gibt aber von beiden genug, um den Leser in dieses Gebiet einzuführen und ihn damit vertraut zu machen. Das Buch ist deshalb nicht nur lehrreich, sondern auch interessant geschrieben und eignet sich vorzüglich zum Selbst-

unterricht und zu Lehrzwecken. Die für den Betrieb wichtigen Angaben sind auf Grund der praktischen Erfahrungen des Verfassers gemacht, der Theoretiker findet aber auch heiklere Fragen in verständlicher Form behandelt.

Der Aufbau des Werkes ist dem hierfür üblichen Rahmen angepaßt: Allgemeine Einführung in das Dampfturbinenwesen, Entwicklung der theoretischen Grundlagen für die Wärmeausnutzung in der Dampfturbine, stationäre und Schiffsturbinen der bekanntesten Typen mit ihren Details und charakteristischen Eigenheiten, Konstruktion der Turbinen und Beschreibung der zum Tubinenbetriebe nötigen Hilfsmaschinen und Apparate. Grühn.

Die Entwicklung Groß-Berlins. I. Abteilung: Kunst und Technik. Gesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H.

Vom „Archiv für Kunst und Wissenschaft", Barbarossastr. 36a, ist dieser Sonderdruck eingegangen, der die technische Entwicklung der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie und des Telefunkensystems behandelt. Der Abdruck ist populär gehalten und geeignet, ein Bild der außerordentlichen Fortschritte der deutschen Funkentelegraphie zu geben. Zahlreiche Abbildungen beleben den Text. Kt.

Das **„Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft"** erschien für 1912 mit seinem dreizehnten Bande. Von Gegenständen allgemeineren Interesses bringt dieser Band eine umfangreiche Abhandlung von H. Bredow über „Drahtlose Telegraphie mit besonderer Berücksichtigung von Schiffsinstallationen" und eine solche von F. Romberg, „Der Ölmotor im deutschen Seefischereibetriebe", in deren Besprechung bekanntlich der Vorsitzende des Deutschen Seefischereivereins, Geheimer Legationsrat Rose-Berlin in dankenswerter Weise mit eingriff. Über das abgelaufene Geschäftsjahr sieht sich der Verein in der Lage befriedigt zu berichten, der Zugang an Mitgliedern übersteigt den Abgang nicht unerheblich. Von den geleisteten Arbeiten verdient insbesondere die Maßnahme Erwähnung, welche das durch nicht hinreichende Unterstützung buchhändlerisch gefährdete Unternehmen des „Illustrierten technischen Wörterbuches in sechs Sprachen" von Schlomann in seinem ferneren Erscheinen sicherstellen soll. Siehe hierüber u. a. „Marine-Rundschau" 1910, S. 1070. Das Titelbild zeigt das Porträt des früheren Direktors der Elbinger Schichau-Werft Eduard Borgstede, unter dessen Leitung insbesondere die auf dieser Werft erbauten Torpedoboote entstanden sind. Der letzte Jahrgang des Jahrbuches fand an dieser Stelle im Septemberheft 1911, Seite 1202, Erwähnung.

Das Flugzeug in Heer und Marine. Handbuch über das gesamte Gebiet des Militärflugwesens (Bibliothek für Luftschiffahrt und Flugtechnik, Band 6). Von Olszewski und Helmrich v. Elgott. Mit 59 Textabbildungen. — Verlag von Carl Schmidt & Co., Berlin. — Preis gebunden 7 *M*.

Der Verwendung der Flugzeuge für Heer und Marine wird in neuester Zeit bei allen Nationen das größte Interesse entgegengebracht. Das vorliegende, von zwei aktiven Offizieren geschriebene Handbuch behandelt diese Frage in allgemeinverständlichen Ausführungen. Nach kurzer Einleitung über die Entwicklung der Flugtechnik vom Drachen bis zum modernen Flugzeug und Beschreibung der Teile des letzteren wird die militärische Verwendung des Flugzeuges in Heer und Marine erörtert. Die Ausführungen der Verfasser sind streng sachlich gehalten, frei von jedem Optimismus. Die Entwicklung und der heutige Stand des Militärflugwesens werden länderweise geordnet vorgeführt unter eingehender Würdigung aller flugtechnisch-historischen Ereignisse und unter Aufführung der bisher erzielten flugsportlichen Höchstleistungen. Das auch in der Ausstattung gediegene, lehrreiche Buch wird allen Marinebüchereien zur Anschaffung empfohlen. Frk.

Linienmessung auf Karten. Von Dr. Fritz E. Mouths. VIII. Heft der „Geographischen Arbeiten", herausgegeben von Dr. Willi Ule. Mit 10 Figuren und 1 Kurventafel. — Stuttgart 1912. Verlag von Strecker & Schröder. IV und 105 Seiten 8⁰.

Nach einer kurzen Abhandlung über Meßinstrumente und Meßverfahren wird der Einfluß des Maßstabes und des Gradnetzentwurfes bei Linienmessungen auf Karten behandelt. Für die Navigation haben nur die Kapitel über den Gebrauch der stereographischen, der gnomonischen und der Merkatorprojektion einiges Interesse. Nicht erwähnt wird, worauf auf den Seekarten sich die Angabe des Maßstabes bezieht, da nur von einem Äquatorial-Maßstabe die Rede ist. Airys Näherungsmethode zum Einzeichnen von Hauptkreisen wird besprochen, während die v. Kobbesche Darstellung des Hauptkreises mittels Parabelbögen nicht behandelt wird, obgleich diese Methode einfacher und bequemer ist. Statt der Aufzählung von fehlerhaften Vorschriften zum Ausmessen von Loxodromen hätte der Verfasser die richtige Vorschrift in wenigen Zeilen geben können. Der Transformator für sphärische Dreiecke von Koerber wird als vorzüglich geeignet zur Lösung sphärischer Aufgaben empfohlen, während der wesentlich genaueren Meßkarte von Kohlschütter mit keinem Worte gedacht wird. Die für die Schiffahrt und für die Ortsbestimmung auf Reisen wichtige Littrowsche Projektion (oder die damit identischen Lambert-Lagrangeschen winkeltreuen Kreisnetze) werden nicht behandelt. Der Beachtung wert ist die in Anlage 3 wiedergegebene Methode von Reichel zum Einzeichnen der Orthodrome in orthographische Karten. Bemerkt werden möge noch, daß die Linien gleicher Gestirnshöhen nicht „Höhenkurven", sondern „Höhengleichen" genannt werden. Dr. Wedemeyer.

Vermpohls Englisches Lesebuch nebst Formenlehre und Wörterbuch für Navigationsschulen. Herausgegeben von Dr. Otto Fulst. 8. Auflage. 248 Seiten, 8⁰. — Leipzig 1911. Verlag von M. Heinsius Nachf. — Preis 4,60 *M*.

Die 8. Auflage ist teilweise einer Umarbeitung unterzogen worden. Die auf den neuen britischen Karten üblichen Abkürzungen sind angewandt. Das technisch-seemännische und das für das Lesebuch bestimmte Wörterverzeichnis der alten Auflage sind zu einem einzigen vereinigt. Lesestücke und Wörterverzeichnis sind zum Teil veraltet und haben nur für den Sprachforscher Wert, wozu der Unterricht die Navigationsschüler nicht heranbilden soll. Den Ausdruck wharf = Untiefe, felsige Stelle (S. 246) wird man in der seemännischen Literatur vergeblich suchen; the buoy is afloat = die Boje wacht (S. 176) wird wohl nirgends angewandt.

Dr. Wedemeyer.

Aufgabensammlung für Seefahrtsschulen. Von A. Mühleisen. 3. Auflage. 136 Seiten, 8⁰. — Leipzig 1911. Verlag von M. Heinsius Nachf. — Preis 3,50 *M*.

Die 3. Auflage dieser rühmlichst bekannten, an vielen Seefahrtschulen gebrauchten Aufgabensammlung hat manche Veränderungen aufzuweisen und ist um einen vollen Bogen erweitert worden. Wünschenswert wäre eine Inhaltsübersicht, die den Gebrauch des Buches erleichtern würde. Dr. Wedemeyer.

Eine Fahrt um die Welt. Von Julius Dittmar. — Verlag von Alfred Schall, Hofbuchhandlung, Verein der Bücherfreunde, Berlin SW47. — Preis 4 *M*, gebunden 5 *M*.

Der Verfasser hat im Auftrage der „Kölnischen Zeitung" in der zweiten Hälfte des Jahres 1910 eine Weltreise über Nordamerika, Japan, China, Indien

und von Ceylon durch den Suezkanal zurück nach Italien gemacht. Aufsätze darüber erschienen im Vorjahre in der „Kölnischen Zeitung" unter dem Titel „Eindrücke einer Weltreise". Das mit guten Abbildungen nach eigenen Aufnahmen versehene Buch bringt interessante Betrachtungen über Länder und Völker, mit denen der Reisende in Berührung kam, und gibt zum Teil recht treffende Vergleiche über die Kolonisierungsarbeiten der einzelnen Nationen. Das Werk eignet sich für Marinebüchereien. Frk.

Krieg gegen Rußland und russische Gefangenschaft. Aufzeichnungen des Oberleutnants Friedrich v. Furtenbach aus den Jahren 1812/13. — Verlag der Königlich Bayerischen Hofbuchdruckerei von Sebald in Nürnberg. — Preis 3,50 *M*, gebunden 5 *M*.

Der Krieg gegen Rußland 1812 ist vielfach literarisch behandelt worden, und doch interessiert jeder neue Hinweis auf die Erlebnisse dieses ereignisreichen Feldzuges vor 100 Jahren. Die Tagebuchaufzeichnungen des bayerischen Oberleutnants v. Furtenbach schildern im besonderen die verlustreichen Tage der Rückzugskämpfe und die beschwerlichen Märsche in russischer Gefangenschaft nach dem Innern des Reiches. Der Verfasser hat eine gute Beobachtungsgabe. Seine Bemerkungen über Land und Leute in Polen und Rußland geben ein gutes Bild der damaligen Verhältnisse und werden jeden Leser interessieren. Frk.

Der russisch-japanische Krieg. Amtliche Darstellung des Russischen Generalstabes. Deutsche Ausgabe von Oberstleutnant a. D. Frhr. v. Tettau. Band V, 2. Teil: Port Arthur. Vom Beginn der Einschließung bis zum Ende der Belagerung. — Berlin 1912, E. S. Mittler & Sohn. — Preis 12 *M*.

Während der 1. Teil des 5. Bandes die Verteidigung der Kwantung-Halbinsel bis zur engeren Einschließung von Port Arthur behandelte, werden in dem vorliegenden 2. Teil die fünfmonatige Belagerung der Festung bis zu ihrem Fall sowie die Tätigkeit des hier blockierten russischen Geschwaders bis zu seiner Vernichtung geschildert. Nach Ansicht des Herausgebers, der wir völlig beitreten, hat der Russische Generalstab eine hervorragende Arbeit durch die anschauliche, freimütige, unparteiische Schilderung dieser 156 Tage der Belagerung geleistet, eine Arbeit, die in der Geschichte des Festungskrieges einzig dasteht und von großem, bleibendem Werte ist. Wir wüßten ihr nichts Ähnliches aus der Geschichte des neueren Festungskrieges an die Seite zu stellen. Überragt doch dieser gewaltige Kampf um eine moderne Festung, wenn auch auf beiden Seiten die Mittel nicht völlig modernen Anforderungen entsprachen, an Umfang und Bedeutung erheblich die in unserem letzten Kriege 1870/71 vorgekommenen Belagerungen.

Der Herausgeber hat den Umfang des Originals etwa auf die Hälfte gekürzt und aus den zahlreichen Karten eine sehr gute Auswahl getroffen.

Mit diesem Band ist das große Werk zu Ende geführt. Dem Herausgeber gebührt volle Anerkennung für die schwierige, unendlich mühsame und schnell erledigte Arbeit, nicht minder aber auch dem Verlag, der ein Werk von hoher militärwissenschaftlicher Bedeutung, jedenfalls nicht ohne bedeutende finanzielle Opfer, zustande gebracht hat.

Vom heutigen Kriege. Von v. Bernhardi, General der Kavallerie z. D. 2. Band. — Berlin 1912, E. S. Mittler & Sohn. — Preis 8,50 *M*.

Der Verfasser beabsichtigt, dem Leser einen Überblick über das gesamte Gebiet der modernen Kriegführung zu geben. Während der früher erschienene 1. Band die Grundlagen erörterte, von denen die Lehre vom Kriege ausgehen muß, behan-

delt der nun erschienene 2. Band den modernen Kampf. Nachdem der Angriff und die Verteidigung in ihrer allgemeinen Bedeutung und Form gegeneinander abgewogen worden sind, werden der Einfluß der Politik auf die Kriegführung, die Grundlagen der Kriegskunst, die Bedeutung von Raum und Zeit, die Verwendung von Reserven, die Grundsätze der Führung, die Operationen vom Aufmarsch an bis zu den späteren Perioden des Krieges und schließlich die Kriegführung zur See erörtert. Die geistreichen und temperamentvollen Ausführungen des Verfassers gipfeln in der Absicht, nicht nur theoretisch das Wesen des Krieges zu erkennen, sondern aus dieser Erkenntnis heraus ein überlegenes Prinzip des Handelns zu entwickeln und dadurch die Überlegenheit in einem zukünftigen Kriege zu gewinnen. Diejenigen Momente, die dem modernen Kriege sein besonderes Gepräge geben, sind vor allem die Massen, die gesteigerte Waffenwirkung und die Entwicklung der Technik. Diese Dinge sich dienstbar zu machen, nicht sich von ihnen beherrschen und treiben zu lassen, ist die Kunst. Nicht durch beständige Vergrößerung der Massen und Verbesserung der Waffen und der Verkehrsmittel sich gegenseitig zu überbieten muß das Bestreben sein, sondern der taktische und moralische Wert der Truppen sowie ihre Operationsfähigkeit werden ausschlaggebend sein. Sind diese Bedingungen vorhanden, so muß man durch überraschende operative Vereinigung der Kräfte in der entscheidenden Richtung den Sieg zu erringen streben. „In der Konzentration der Kraft, nicht in ihrer Verwässerung, im bewußten Gegensatz gegen die Massentheorie der Neuzeit liegt das Heil der Zukunft.“

Sehr scharf polemisiert der Verfasser gegen einen im Januar 1909 in der Deutschen Revue erschienenen Aufsatz: „Der Krieg der Gegenwart“. Die darin entwickelten Anschauungen führten zu einer breiten Entwicklung aller Kräfte nebeneinander, so daß es nicht mehr möglich sei, den Schwerpunkt der Kampfhandlung irgendwie zu verschieben oder die getroffenen Anordnungen zu ändern. Dieser „mechanischen“ Auffassung stellt er die „geniale“ gegenüber, die dem Genius freieren Spielraum gewähre und die Bedingungen der Kriegführung dem Führerwillen dienbar mache. Der Streit läßt sich an dieser Stelle in kurzen Worten nicht erledigen. Der Verfasser des „Krieges der Gegenwart“ wird gewiß die letzteren Forderungen auch für sich in Anspruch nehmen und sich gegen eine „mechanische“ Auffassung verwahren. Die „geniale“ Auffassung wird aber von dem Schwergewicht der heutigen Massen sich nicht ohne weiteres befreien können.

In seinen temperamentvollen Schlußworten verlangt der Verfasser, daß Deutschland mit allen Mitteln seine militärische Vormachtstellung behaupte, und hofft, daß es sich einmal als Herrenvolk Europas betätigen werde. Im Auslande, besonders in Frankreich, sind diese Ausführungen bereits mit Empfindlichkeit bemerkt worden.

Eine Reise durch die deutschen Kolonien. Herausgegeben von der illustrierten Zeitschrift „Kolonie und Heimat“. IV. Band: Deutsch-Südwestafrika. Mit 2 Karten und 212 Abbildungen, darunter 13 ganzseitigen Bildern auf Kunstdruckpapier. — Berlin, Verlag kolonialpolitischer Zeitschriften G. m. b. H. — In Leinwand gebunden mit farbiger Deckelzeichnung, Preis 5 M.

Der uns vorliegende vierte Band der „Reise durch die deutschen Kolonien“ gibt seinen Vorgängern in Form und Inhalt nichts nach. Er wird einmal als vortreffliches Hilfsmittel für den geographischen Unterricht, anderseits aber auch zu Geschenkzwecken vielfach Verwendung finden, zumal da er unsere seit dem Krieg volkstümlichste Kolonie behandelt und die Kolonisationsarbeit des Deutschen in Südwestafrika in Wort und Bild schildert. — Wenn die noch ausstehenden beiden Bände über Südsee und Kiautschou dasselbe bieten, haben wir ein vorzügliches Gesamtwerk über die deutschen Kolonien.

Frk.

Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts. Herausgegeben von den Senatspräsidenten und dem Obermilitäranwalt unter Mitwirkung der juristischen Mitglieder der Senate und der Mitglieder der Militäranwaltschaft. 15. Band. — Berlin 1911. Verlag von Franz Vahlen. — Preis gebunden 5,50 *M.*

Der Band enthält 63 Urteile und 15 Beschlüsse und umfaßt die Zeit vom März 1910 bis März 1911. Er wird, wie seine Vorgänger, wesentlich dazu beitragen, auf dem Gebiete des Militärstrafverfahrens die Ansichten zu klären und zu berichtigen. So war z. B. noch immer die Frage streitig, ob und unter welchen Voraussetzungen Arbeitsdienst als militärischer Dienst im Sinne des § 12 des Militärstrafgesetzbuches anzusehen sei. Die in Nr. 51 gegebene Begriffsbestimmung, nach der Arbeitsdienst militärischer Dienst im Sinne des § 12 stets dann ist, wenn er unter dauernder Aufsicht eines Vorgesetzten zu militärischen Zwecken stattfindet, gibt eine klare und vermutlich allseitig befriedigende Lösung. Auch die übrigen Entscheidungen werden im allgemeinen Billigung finden; sie tragen nicht nur den juristischen, sondern auch den militärischen Anschauungen Rechnung. Nur gegen einige wenige wird voraussichtlich Widerspruch erhoben werden. Es erscheint z. B. uns zweifelhaft, ob die Entscheidung Nr. 25, nach der ein Fahnenflüchtiger, der sich im Auslande verheiratet hat, außer wegen Fahnenflucht auch noch wegen Verheiratung ohne dienstliche Genehmigung zu bestrafen ist, in Juristen- und Laienkreisen volle Zustimmung finden wird.

Die Lektüre des Bandes ist auch für Nichtjuristen interessant und kann unseren Lesern warm empfohlen werden. v. Th.

Einführung in die Tropenwelt. Erlebnisse, Beobachtungen und Betrachtungen eines Naturforschers auf Ceylon, zugleich ein Handbuch für den Reisenden von Dr. Konrad Guenther, Universitätsdozent in Freiburg i. Br. Mit 107 Abbildungen nach photographischen Aufnahmen des Verfassers und einer Karte von Ceylon. — Verlag von Wilhelm Engelmann in Leipzig. — Preis 4,80 *M.*

Wie schon der Titel besagt, ist das Buch keine gewöhnliche Reisebeschreibung. Der Verfasser bietet dem Leser in seinen lehrreichen Betrachtungen über Menschen, Tiere und Pflanzen auf Ceylon ein abgerundetes Bild der Tropenwelt und eine naturwissenschaftliche Erklärung für das Wesen derselben. Daneben gibt er aber auch ausführliche, für den Reisenden wertvolle Aufschlüsse über Ausrüstung und Kosten für eine Tropenreise, besonders für einen längeren Aufenthalt auf Ceylon. Wer das Glück hat, der schönen Insel einen Besuch abstatten zu können, wird in dem Buch von Dr. Guenther einen schätzenswerten Führer finden. Frk.

Die Naturschönheit deutscher Tropen, die Bevölkerung und Erschließung. In 24 farbigen Bildern mit erläuterndem Text von Hauptmann z. D. Fonck und Maler R. Duschek. — Graphische Kunstanstalt Schneider & Co., Altenburg S.-A. 1911. — Preis 4 *M.*

Hauptmann Fonck, unseren Lesern bekannt als berufener Kenner des ostafrikanischen Schutzgebietes — siehe zuletzt „Marine-Rundschau", 1909, S. 1175 —, hat sich mit einem sehr berufenen Künstler zusammengetan, um durch anziehenden Anschauungsunterricht die Kenntnis dieser wertvollen Kolonie in weitere Kreise zu tragen. Täuschen wir uns in unserem Urteil nicht, so sind sämtliche Bilder an Ort und Stelle unter der heißen Sonne und inmitten des leuchtenden Farbenglanzes dem Taschenskizzenbuch einverleibt und so, wie alle solche Erinnerungsblätter, die treuesten Zeugen dessen, was man erschaut und erlebt hat. Trotz der Fülle kolonialer Literatur glauben und hoffen wir, daß diese prächtigen, durch einen knappen Text erläuterten Bilder zu verdienter Verbreitung gelangen werden.

Dalmatien und das österreichische Küstenland. Herausgegeben im Auftrage des Rektorats der Universität Wien von Prof. Dr. Ed. Brückner. — Verlag von Franz Deuticke, Wien und Leipzig. — Preis 4 *M*.

Das vorliegende Buch verdankt seine Entstehung der ersten gemeinsamen Reise von Professoren und Studenten der Universität Wien im März 1910. Zur wissenschaftlichen Vorbereitung wurden vor Beginn dieser Reise von Fachmännern Vorträge gehalten, welche nach entsprechender Sichtung durch den Herausgeber den Inhalt dieses Werkes bilden und dem Leser Dalmatien und das österreichische Küstenland mit seinen reichen Schätzen der Natur, Geschichte und Kunst vor Augen führen. Die Ausstattung des Buches läßt nichts zu wünschen übrig. Besondere Erwähnung verdient das sehr gute Bildermaterial.

„Aus Natur und Geisteswelt." — B. G. Teubner, Leipzig.

Bd. 118: Geschichte des Welthandels. Von Prof. Dr. M. G. Schmidt. 2. Aufl.

Bd. 122: Wirtschaftliche Erdkunde. Von Prof. Dr. Ch. Gruber. 3. Auflage von Prof. Dr. K. Dove.

Bd. 354: Wie wir sprechen. Sechs volkstümliche Vorträge von Dr. Elise Richter

Je öfter man sich mit den Bändchen der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" beschäftigt, zu um so größeren Dank fühlt man sich den Mitarbeitern und dem Verlage verpflichtet dafür, daß sie Gegenstände, die für die Fortbildung und die Erweiterung des Gesichtskreises unseres Volkes von so hoher Bedeutung sind, in knapper Darstellung und in so handlicher, wohlfeiler Form auf den Büchermarkt bringen. Wir glauben sicher zu sein, daß Sachen dieser Art in den Büchereien der Arbeiter wie der Soldaten nicht unbeachtet stehen bleiben würden und daß mindestens die älteren Leute ernstlich bestrebt sind, auf diese Weise Kritik zu üben an dem, was sie bis dahin lernten oder was ihnen von anderer Seite als höchste Weisheit vorgetragen wurde. Bei den beiden ersten der oben benannten Bändchen genügt es, wenn wir den Gegenstand und den Verfasser bezeichnen. In dem dritten führt die Verfasserin die so wenig beachtete körperliche und geistige Betätigung vor, die unsere Sprache formt und in ihr zum Ausdruck kommt. Auch hier wird insbesondere die eigenartige innere Fortbildung der Sprache, die einzelne Worte in ihrer Bedeutung immer weiter herabwertet und zum anderen für gewisse Gegenstände immer neue Bezeichnungen sucht, zum Nachdenken Anlaß geben und dadurch in dem von uns angedeuteten Sinne wirken. Wir dürfen annehmen, daß die Teubnersche Sammlung bei unseren Büchereiverwaltern gebührende Beachtung findet.

Archiv für aktuelle Reformbewegung usw. Heft X. Heer, Staat und Volk. Von Henning v. Mellenthin. — Leipzig bei Edmund Demme. — Preis 0,80 *M*.

Ein ähnliches von demselben Verfasser behandeltes Thema besprachen wir im Septemberheft des letzten Jahrgangs Seite 1200. In der vorstehenden Abhandlung tritt er mit warmen Worten für die Bestrebungen des Wehrkraftvereins ein, der in Bayern bereits so schöne Erfolge verzeichnen konnte und der seit einigen Monaten auch in Preußen auf Grund des Hinweises des General-Feldmarschalls Frhr. v. d. Goltz in verheißungsvoller Art Wurzel gefaßt hat. Bei der hohen Bedeutung dieser Bewegung darf insbesondere militärischen Kreisen eine Durchsicht des Heftchens ans Herz gelegt werden.

Napoléon intime. Par Arthur Levy. Paris collection Nelson. — Preis in Deutschland 1 *M*.

In diesem Buche, das zur Zeit auf den deutschen Bahnhofsbüchereien feilgehalten wird, bemüht sich ein Verehrer des Ersten Napoleon, den Charakter seines

Helden, den Mit- und Nachwelt mit allzuvielen Flecken verunzierten, als rein und untadelhaft darzustellen und dem Leser den ehrgeizigen Eroberer als Menschen, als Sohn und Bruder und liebenden Gatten vorzuführen. Mag vielleicht hier und da den Verfasser seine Bewunderung zu weit führen, so bleibt doch vielleicht das eine übrig, daß Napoleon als Mensch tief zu beklagen ist ob des schnöden Undanks, mit dem die Geschwister und die erste Gattin seine Fürsorge lohnten. Jedenfalls reicht das Interesse an der 549 Seiten starken Schrift weit über das gewöhnliche Niveau einer „Reiselektüre" hinaus.

Soldatenbücher, Gesammeltes und Eigenes von einem alten k. u. k. Soldaten. I. Die Soldatenbibel. — Im Selbstverlage des Verfassers 1912. Zu beziehen durch Fr. Winiker & Schickardt in Brünn k. u. k. Hofbuchdrucker. — Preis 5 *M.*

Es muß ein sonderbarer Schwärmer sein, der im Selbstverlage eine so umfangreiche Arbeit herausgibt, während er selbst an einer Stelle seines Buches bemerkt, ein Mönchsdasein müßte derjenige führen, der heutzutage auch nur einigermaßen das Nötige in der Militärliteratur bewältigen wollte. Es ist nicht ganz leicht, zu sagen, worauf der Verfasser hinaus will; er schreibt, gestützt auf eine Fülle militärischen und allgemeinen Wissens, gewissermaßen eine Psychologie der modernen Heere oder des Krieges; eine Bibel nennt er das Ganze, um anzudeuten, daß sein Werk keine persönliche Schöpfung, sondern eine Sammlung ist, die gereinigt und ergänzt Lebensweisheiten verschiedener Zeiten und verschiedener Männer zusammenfaßt. In ihrer äußeren Form ist die Arbeit in kurze Sätze zerlegt, deren Überschriften auf den Inhalt hinweisen; einige Beispiele seien genannt: „Fatalismus, gute Soldateneigenschaft." — „Soldatenfatalismus in der Bibel." — „Neuere Beispiele." — „Durch die Feuerwaffen ist der Soldatenfatalismus gestiegen" usw. Durch diese Form erleichtert der Verfasser es dem Leser, sein Buch an irgend einer Stelle aufzuschlagen und irgend einen Satz herauszugreifen, und es sei bemerkt, daß gewiß kein ernster Mensch nach einer solchen Probe das Buch gelangweilt zur Seite legen wird, dafür ist das Ganze zu ehrlich gemeint und zuviel Weisheit darin zusammengetragen. So könnten wir immerhin empfehlen, die Absicht des Verfassers zu unterstützen, der, wenn seine „Soldatenbibel" Anklang findet, noch einige Bücher folgen lassen will. Für die Zöglinge der Marineschule würde das Buch, wenn ihnen der Dienst einige Muße läßt, sicher von Nutzen sein.

Deutsche Hiebstich-Fechtschule für leichten Säbel, Hiebstichdegen, Offiziersdegen und Offizierssäbel. Von Fechtmeister Adolf Meyer, Lübeck. — Verlag von Röder & Schunke, Leipzig. — Preis 2,75 *M.*

In der mit 56 Abbildungen erläuterten Schrift wird die gesamte „Theorie" des Fechtens vorgetragen. Ein Anhang belehrt den Leser über die gesundheitliche Bedeutung des Fechtens, das in gleicher Weise den Körper wie den Geist und Charakter zu fördern geeignet ist. Die Schrift dürfte unserem Leserkreise willkommen sein.

Zwei Jahre Schiffsjunge Kaiserlich Deutscher Marine 1908/10. Originalbriefe eines Schiffsjungen. Herausgegeben von W. Meyer, Lehrer. — Verlag von Wilhelm Bell in Halver i. Westfalen.

Wer aus eigener Anschauung das Leben an Bord der früheren Schiffsjungenbriggs vor nunmehr rund 40 Jahren kennen gelernt hat und jetzt die Briefe eines Schiffsjungen an Bord S. M. Schiffe „König Wilhelm" und „Hansa" liest, wird unwillkürlich zu einem Vergleich zwischen einst und jetzt angeregt. Den Unterschied hier

näher zu beleuchten, würde zu weit führen, zweifellos aber fällt der Vergleich zugunsten der Jetztzeit aus. Die Briefe des Schiffsjungen Meyer enthalten denn auch auf die zahlreichen Anfragen der besorgten Eltern immer wieder die Versicherung, daß er mit seinem selbstgewählten Beruf sehr zufrieden und Behandlung sowie insbesondere Verpflegung ausgezeichnet sei. Dem Büchelchen wünschen wir im Interesse der Aufklärung über die körperliche und geistige Ausbildung unserer Schiffsjungen die weiteste Verbreitung. Frk.

Seemannsleben. Von Kapitän Edmund Friedrich Hanssen. Illustriert von Professor Willy Stöwer. — Verlag Dr. Wedekind & Co., Berlin. — Preis 8 *M.*

„Ein Buch für Seefahrer, solche, die es werden wollen, und solche, die es gewesen sind", nennt es der Verfasser und hat damit sein Werk auf das glücklichste charakterisiert; wir möchten es als ein Buch bezeichnen, das in seiner Art getrost Reinhold Werners Erzählungen ebenbürtig zur Seite gestellt werden kann. Mit den Illustrationen von W. Stöwers Meisterhand macht es dem Verlage und der Yacht-Bibliothek, deren VI. Band es bildet, alle Ehre.

Les Flottes de Combat. Von Kommandant de Balincourt. — Paris 1912. Berger-Levrault. — Preis 5 Francs.

Von dem bekannten Handbuch, das andere ähnliche Werke in mancher Beziehung zu ergänzen geeignet ist, liegt in der gewohnten hübschen Ausstattung der 11. Jahrgang vor. Die am Schlusse der Abschnitte für die einzelnen Marinen gegebenen Bestandsübersichten über die Geschütze sind leider nicht immer zuverlässig genug; auf Seite 57 z. B. sind für 3 „Helgolands" 66 Geschütze von 31 cm-Kaliber angegeben.

John William Nylander: **Der Schoner „Lizzie Gray" und andere Erzählungen aus meinem Seemannsleben.** Seevolk, neue Folge. — Leipzig, Verlag der Nordischen Bücherei von Georg Merseburger. — Preis broschiert 2,50 *M*, gebunden 3,50 *M*.

Dem ersten Band von Nylanders Seevolkerzählungen, den wir im Juliheft 1910, S. 940, erwähnten, schließt sich der vorliegende würdig an. Die an sich anspruchslosen aber warmherzigen Erzählungen, die in ihrer Schilderung des Kauffahrteiseemannes sich ebenso von Sentimentalität wie von Roheit frei halten, bieten einen Lesestoff von eigenartigem Reiz. Die Übersetzung des vorliegenden Bandes ist auch der Seemannssprache gerecht geworden.

Deutscher Wehrverein — Schrift 1 —. Warum muß Deutschland sein Heer verstärken? Berlin 1912, Verlag des deutschen Wehrvereins.

In der vorbenannten 16 Seiten starken Flugschrift tritt der deutsche Wehrverein mit warmen Worten und einem entsprechenden Zahlenmaterial für seine Ziele ein. Die Schrift dürfte der verdienten Beachtung sicher sein.

Deutsches Fußball-Jahrbuch 1911. 8. Jahrgang. Herausgegeben vom Deutschen Fußball-Bund, Geschäftsstelle Dortmund, Märkische Straße 50. — Preis 1,25 *M.*

Die zunehmende Ausbreitung des deutschen Sports macht sich besonders beim Fußballspiel bemerkbar. Das in geschmackvoller Ausstattung vorliegende Jahrbuch 1911 des Deutschen Fußball-Bundes meldet eine Mitgliederzahl von über Hunderttausend. Der Inhalt des Buches wird nicht nur in Sportkreisen, sondern auch bei allen Freunden des Sports großen Anklang finden. Eine Reihe von Aufsätzen belehrender und kritischer

Natur aus berufener Feder geben dem Leser Aufschluß über den Sport im allgemeinen und seine Ausbreitung, warnen aber auch davor, nur das schnelle Wachstum des Sports anzustreben und die in erster Linie in Frage kommende innere Vertiefung und Läuterung des auf nationale und reinmenschliche Erstarkung hinzielenden Sportgedankens zu vergessen. Der amtliche Teil des Buches gibt Aufklärung über die im Deutschen Fußball-Bund geleistete Arbeit. Bei der bekannten und sich immer mehr ausdehnenden Pflege des Sports innerhalb der Marine wird das Buch in unserem Leserkreise verdiente Beachtung finden. Frk.

In B. G. Teubners Verlag — Leipzig-Berlin — erschienen:

Der Vorturner. Hilfsbuch für deutsches Geräteturnen in Vereinen, Fortbildungsschulen und oberen Klassen höherer Lehranstalten. Von Karl Möller, städtischer Turninspektor in Altona. Vierte Auflage mit 140 Abbildungen und 170 Übungsabschnitten. (XII und 223 Seiten) 1911. Preis 2 *M*,

und

Zehnminuten-Turnen, herausgegeben von Karl Möller, städtischer Turninspektor in Altona a. E. Zweite Auflage. (Atmung und Haltung.) 8. (X und 105 Seiten) 1912. — Kartoniert 1,40 *M*,

die beide einer besonderen Empfehlung nicht bedürfen.

In dem „Zehnminuten-Turnen", das nicht nur für die Schüler, sondern für alle durch ihren Beruf ans Zimmer und das Schreibpult gefesselten Personen von Bedeutung sein würde, interessieren insbesondere die „Fehlerbilder", die bei den Liebhaber-Turnübungen ein falsches Arbeiten und dessen unerwünschte Folgen verhindern sollen.

Durch Steppe und Urwald. Abenteuer und Erlebnisse der Afrika-Expedition des Herzogs Adolf Friedrich zu Mecklenburg. Nach dem Reisebericht „Ins innerste Afrika", dargestellt von Otto Gebhard. Mit 8 farbigen Bildern nach Originalen von W. Kuhnert und Müller-Münster sowie 128 Abbildungen und einer Karte des Expeditionsweges. — Leipzig 1911, Klinkhardt & Biermann. — Preis 6 *M*.

Der von der „Marine-Rundschau" im Dezember 1909, S. 1448, besprochene Reisebericht des Herzogs Adolf Friedrich sowie der Expeditions-Teilnehmer erscheint hier in etwas gekürzter Form und nach einheitlichem Gesichtspunkt geordnet, ohne von seinen Vorzügen irgend etwas einzubüßen. Den Schiffsbüchereien wird das Buch aufs wärmste empfohlen.

Der Totentanz von 1812. Kurze Geschichte des russischen Feldzuges mit besonderer Berücksichtigung der deutschen Truppenteile. Von Professor Richard Knötel, mit 20 Bildern und 5 Kartenskizzen, gezeichnet vom Verfasser. — Kattowitz O. S. bei Gebrüder Böhm, 1912.

Bereits im Jahrgang 1907 — Seite 135 — hatten wir Gelegenheit, ein Bilderwerk zu besprechen, das Professor Knötel „der eisernen Zeit vor hundert Jahren" gewidmet hatte. In dem vorliegenden Buche, in dem der Bilderschmuck nur einen beschränkteren Raum einnimmt, benutzt der Verfasser zum Teil gleichfalls hier besprochene Literatur, so z. B. einige Sachen aus Rethwischs: „Vergilbten Pergamenten", jedenfalls aber verdient dasselbe die gleiche Anerkennung wie das erstgenannte, denn es dürfte vor allem dem heranwachsenden Geschlecht gewidmet sein, das in den Ereignissen der Gegenwart irre werden könnte und deshalb nicht oft genug auf die Prüfungen der Vergangenheit hingewiesen werden kann. Professor Knötels Buch wird insbesondere für die Büchereien der Schiffsjungen zu empfehlen sein.

Deutsche Rangliste, umfassend das gesamte aktive Offizierkorps der deutschen Armee und Marine. Durch Nachtrag ergänzt auf den Stand vom 2. Januar 1912. — Oldenburg i. Gr., Gerhard Stallings Verlag. — Preis broschiert 2,75 *M*, gebunden 3,50 *M*.

Die im fünften Jahrgang erscheinende „Deutsche Rangliste" dürfte sich mit der Zeit zu einem immer gefährlicheren Wettbewerber der amtlichen Ranglisten herauswachsen, wenn auch durch das Fehlen der Offiziere des Beurlaubtenstandes der Kreis der Interessenten nicht unwesentlich eingeschränkt ist und auch sonst manches fehlt, was in den offiziellen Büchern geboten wird. Das wiederholte Erscheinen weist jedenfalls darauf hin, daß durch diese beschränktere Form der „Rangliste" einem vorliegenden Bedürfnis entsprochen wird.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

---

* Barten, J.: Vollständiges Nautisches Taschen-Wörterbuch. Deutsch-Englisch und Englisch-Deutsch. — Berlin 1912. D. Reimer. 8,— *M*.

* Bleibtreu, K.: Deutschland und England. 2. Auflage. Berlin 1912. K. Curtius. 2,— *M*.

* Bossen, P. & v. d. Zee, P.: Maritime meteorologie en oceanografie. Amsterdam 1912. Kweekschool voor de Zeevaart. 9,50 *M*.

* Fieser, O.: Lehrbuch für die deutschen Schifferschulen am Rhein. 2. Auflage. Karlsruhe i. B. 1912. G. Braun. 4,80 *M*.

* Marinewesen, bearbeitet als Studien- bzw. Lehrbehelf für die Offiziere und Offizierschulen des Heeres und der Landwehren. — Wien 1912. F. Jasper. 6,— *M*.

Michenfelder, C.: Kran- und Transportanlagen für Hütten-, Hafen-, Werft- und Werkstatt-Betriebe. — Berlin 1912. J. Springer. 26,— *M*.

* Russel, H. and Henderson, W. H.: A B C of the Royal navy. 3. Edition. London 1912. Gale & Polden. 1 sh.

Sander, Dr. L.: Geschichte der deutschen Kolonial-Gesellschaft für Südwestafrika. Berlin 1912. D. Reimer. 30,— *M*.

* Smend: Der Panamakanal und seine Bedeutung. Berlin 1912. Politik-Verlagsanstalt. 0,90 *M*.

* Sorb: La doctrine de défense nationale. Paris et Nancy 1912. Berger-Levrault. 6,— *M*.

* Veltzés Internationaler Armee-Almanach 1912. 6. Jahrgang. Wien und Leipzig 1912. A. Edlinger. 7,— *M*.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

A retrospect of fifteen years ship design and construction.	M. Eg., März 1912.
The battleship »Ajax« and the battlecruiser »Queen Mary«.	Eg. u. E., 22., 29. 3. 12; S. W., 27. 3. 12.
The Diesel oil-engine.	Eg., 22. 3. 12; E., 29. 3. 12.
Battle cruisers.	A. N. J., 16. 3. 12.
Verwendungsmöglichkeiten des Verbrennungsmotors. — Torpedomotoren.	Das Motorboot, 25. 3. 12.
Erhöhung des Wirkungsgrades der Schiffsschrauben.	S., Nr. 12, 13, 27. 3., 10. 4. 12.
Elektrischer Antrieb von Schiffen.	Ebenda.
The battleships of the new »Kaiser«-class.	E., 29. 3. 12.
Annual conference of the Institution of Naval Architects.	Ebenda u. 5., 12. 4. 12.
Oil and oil engines in the navy.	Ebenda, 29. 3. 12.
The Austro-Hungarian battleship »Tegetthoff«.	Eg., 29. 3. 12.
Turning circles.	Ebenda.
La turbina a vapore »Tosi« marina.	Ri. M., 1912, Nr. 2.
Marine oil engines.	M. E., April 1912.
Water-tube boiler experiments.	Ebenda u. Eg., 5. 4. 12; E., 5. 4. 12.
Gas-power for ship propulsion.	Eg., 5. 4. 12.
Results of trials of the Diesel-engined sea-going vessel »Selandia«.	Ebenda.
Alternative systems of propelling ships.	Ebenda.
Waves and ship form.	E., 5. 4. 12.
Superheat and the marine engineer.	Ebenda.
Die Bedeutung des Sogs für die Steuerung der Schiffe.	Das Motorboot, 6. 4. 12.
Über Schiffe mit maximalen Dimensionen.	M. S., 1912, Nr. 4.
The Ljungström steam turbine.	Eg., 12. 4. 12.
La question des chaudières.	M. F., März 1912.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Guns and erosion of before.	N. M. R., 20. 3. 12.
Phenanthren als Zusatz zu rauchschwachen Pulvern.	Z. S. u. S., 1. 4. 12.
Die Kreiselbewegung rotierender Langgeschosse.	M. A. G., 1912, Nr. 4.
Luftfahrzeug-Abwehrgeschütze und Munition.	Ebenda.
Die Laufkühlvorrichtung für automatische Handfeuerwaffen.	K. T., 1912, Nr. 4.
Studienskizzen über Einheitsgeschosse.	Ebenda.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Seeminen.	U., April 1912.
Expériences de torpillerie.	M. d. F., 1912, Nr. 13.
Die Unterseebootwaffe, ihre Entwicklung und ihre Aufgaben.	D. F., 1912, Nr. 4.

Submarine mines in war.	U. S. M., April 1912.
Französisches Hebefahrzeug für Unterseeboote.	S., Nr. 13, 10. 4. 12; Eg., 12. 4. 12.
Die neue französische Seemine.	I. R. A. F., April 1912.
Les essais du contre-torpilleur »Dague«.	Y., 13. 4. 12.
H. M. torpedo-boat destroyer »Archer«.	Eg., 12. 4. 12.
Die optischen Hilfsmittel der Unterseeboote.	A. H., 1912, Nr. 4.

Küstenverteidigung, Landungen.

Küstenbefestigung.	St., März 1912.

Marine- und militärische Fragen.

Notre devoir maritime.	L. M., Suppl., März 1912.
L'aviation maritime.	Ebenda.
Les bases théoriques de l'aviation.	R. M., 1912, Nr. 2.
Our new »First fleet«.	N. M. R., 27. 3. 12.
La guerre Italo-Turque. Le bombardement de Beyrouth.	Y., 30. 3. 12. A. N. G., 6. 4. 12.
Some military principles which bear on warship design.	Eg., 29. 3. 12.
Die Dardanellen.	M. G., März 1912.
Naval personnel bill.	A. a. N. R., 24. 2. 12.
Vom Wesen des Krieges.	D. A., 29. 2. 12.
Die Verstärkung der deutschen Wehrkraft.	D. F., 1912, Nr. 4.
Post und Telegraphie im Kriege.	Ebenda.
Loi navale relative à la constitution de la flotte.	M. d. F., 1912, Nr. 14.
The Anglo-German naval situation.	N. M. R., 3. 10., 4. 12.
Our naval position.	Ebenda, 3. 4. 12.
Ships and men.	Ebenda.
Mobilization and the railways.	A. N. J., 30. 3. 12.
L'organisation du haut commandement.	Y., 6. 4. 12.
Aviation for the navy.	N. L. J., April 1912.
Del nuevo personal para dotar la escuadra.	Re. G. M., März 1912.
Que seront les prochaines manœuvres?	M. d. F., 1912, Nr. 15.
Réorganisation des flottilles.	Ebenda.
Einige der neueren Flugzeuge für militärische Zwecke.	M. A. G., 1912, Nr. 4.
La nouvelle formation des officiers de marine.	Y., 13. 4. 12.
La thèse de Mahan.	M. F., März 1912.
Vom heutigen Kriege.	M. W., 1912, Nr. 49.
Use of airships in war.	A. N. J., 6. 4. 12.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Unsere Wehrvorlagen und die Verständigung mit England.	U., April 1912.
Naval policy. A definite standard of strength.	N. M. R., 20., 27. 3. 12.
Naval policy and the new estimates.	Ebenda.
Le budget naval anglais.	E., 22. 3. 12; M. d. F., 1912, Nr. 12; N. L. J., April 1912.
Mr. Churchill's speeches.	A. N. G., 23. 3. 12.
British naval policy.	Eg., 22. 3. 12.
Seeherrschaft und Weltmacht.	Monatsschrift f. deutsche Beamte 1. 4. 12.

Naval policy and the surplus.	A. N. G., 6. 4. 12.
Budget für die italienische Kriegsmarine 1912/13.	M. S., 1912, Nr. 4.

Bildungswesen.

Über die wissenschaftliche Fortbildung des Offiziers.	J. A. M., April 1912.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Das Ostbecken des Mittelländischen Meeres und seine Häfen.	Archiv für Post und Telegraphie, 1912, Nr. 6.

Sanitätswesen.

The venereal problem in the army and navy.	The Military Surgeon, März 1912.
Die Sortierung der Kranken und Verwundeten im Kriege.	Der Militärarzt, 22. 3. 12.
Tropenärztliche Erfahrungen aus dem Innern Südamerikas.	S. T. H., Beiheft 3, 1912.
Die Landungsübung 1911 vom sanitären Standpunkt betrachtet.	Der Militärarzt, 5. 4. 12.

Verwaltungsangelegenheiten.

The naval pay problem.	N. M. R., 27. 3. 12.
Die Verpflegung der Truppen im Kriege.	N. M. B.. 20. 3. 12.
Administration et administrateurs des arsenaux.	M. F., März 1912.

Rechtsfragen.

Neutralität zur See.	U., April 1912.
Das deutsche Spionagegesetz.	Deutsche Juristenzeitung, 1. 4. 12.
L'imitation des charges navales et militaires.	Revue de droit international, 1912, Nr. 1.
Belgiens Neutralität im Falle eines deutsch-französischen Krieges.	J. A. M., April 1912.
Submarine mines in war.	N. M. R., 10. 4. 12.

Kolonialfragen.

Zur Frage der Motorschiffahrt in den Kolonien.	Zeitschrift f. Kolonialpolitik, März 1912.
Die wirtschaftliche Entwicklung unserer Kolonien.	K. H., 5. Jahrg., Nr. 24.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Seemannssprache und Yachtsegelei.	Wassersport, 1912, Nr. 13.
9 m-R-Kreuzeryacht.	Ebenda.
Eine Meßformel für Jollen.	D. Y., 29. 3. 12.
7 m-R-Kreuzeryacht für die Weser.	Wassersport, 1912, Nr. 14.
Das Monaco-Meeting 1912.	D. Y., 12. 4. 12.
Modell-Segelsport in Norwegen.	Ebenda.
Kreuzeryacht „Fram".	Ebenda.

Geschichtliches.

Fra krigen mellem Danmark og England for 100 aar siden.	T. f. S., Februar/März 1912.
Heireddin Barbarossa. Ein Bild aus der Glanzzeit osmanischer Seemacht.	U., April 1912.

The struggle for sea power. The navy of France in the past and to-day.	M. S. M., April 1912.
Admiral Lord Anson.	N. L. J., April 1912.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Die Funkentelegraphie an Bord deutscher Kriegschiffe der ostasiatischen Station.	M. W., 1912, Nr. 39/40.
Directed radio-telegraphy without vertical antennae.	S. A., Suppl., 16. 3. 12.
Funkentelegraphie über große Entfernungen.	Elektrotechn. Ztschr., 28. 3. 12.
Die Theorie des Schweißens von Stahl und ihre praktische Anwendung.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, Nr. 13, 30. 3. 12.
Regulations of radiotelegraphy.	S. A., Suppl., 23. 3. 12.
Deutsche Funkenstationen in Afrika und China.	M. W., 1912, Nr. 44.
Die Funkentelegraphie an Bord.	H., 1912, Nr. 14/15.

Nautische Fragen.

Lydsignalers anvendelse til angivelse af kurs.	T. f. S., Februar/März 1912.
Yachtnavigation auf der Ostsee.	D. Y., 22. 3. 12.
The Gyro-Compass.	A. N. J., 16. 3. 12.
Bestimmung der Lufttemperatur auf See.	Meteorologische Zeitschr. 1912, Nr. 3.
Die Sicherung der Schiffahrt an den Küsten der Kolonien.	K. H., 5. Jahrg., Nr. 28.
Det magnetiska dygogrammat.	T. i. S., 1912, Nr. 2.
Deviationsbestämning genom enslinjer.	Ebenda.
Reduktion von Kimmtiefenbeobachtungen.	A. H., 1912, Nr. 4.
Der Gestirns-Höhen-Azimut-Stab.	Ebenda.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Vor handelsmarine og skibsfart 1911.	T. f. S., Februar/März 1912.
Schiffbau und Handelsmarine in Italien.	H., 1912, Nr. 12.
Der IV. Deutsche Seeschiffahrtstag am 18. und 19. März in Berlin.	H., 1912, Nr. 13. Sf., 1912, Nr. 7.
Die Schiffahrt auf der Weser und ihren Nebenflüssen.	Das Schiff, 5. 4. 12.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Tätigkeitsbericht des Deutschen Seefischerei-Vereins. 1. April 1909 bis 31. Dezember 1911.	M. S. V., 1912, Nr. 3/4.
Die niederländische Seefischerei 1907 bis 1910.	Ebenda.
Projets d'enlèvement de l'épave du cuirassé »Liberté«.	Le Génie Civil, 16. 3. 12.
Katastrophen und Unfälle in fremden Kriegsmarinen 1911.	M. S., 1912, Nr. 4.

Verschiedenes.

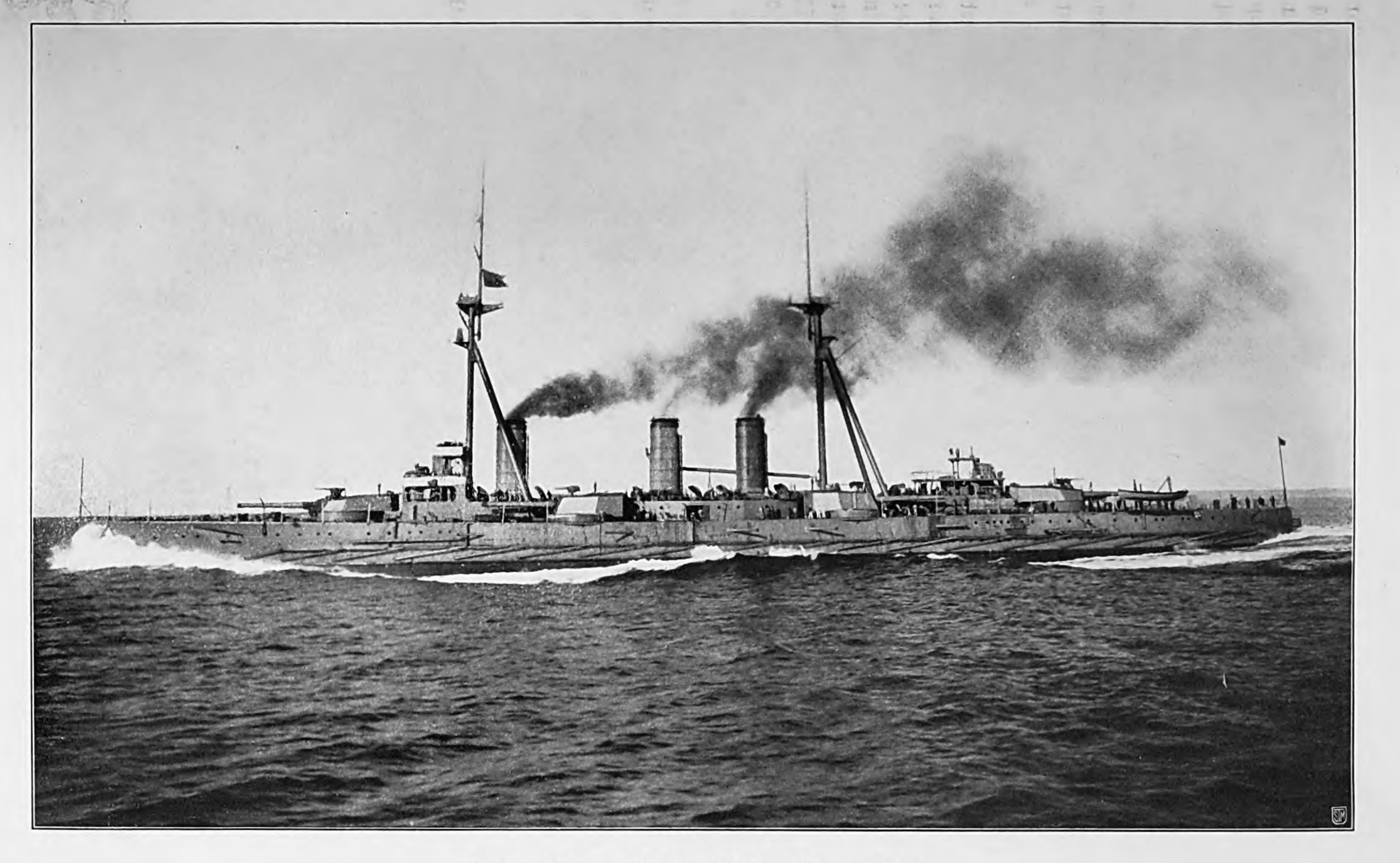
Erfahrungen mit Schiffsankerketten.	Stahl und Eisen, 4. 4. 12.
Die Königlichen Luftwasserfahrzeuge auf der Matrosenstation zu Potsdam.	S., Nr. 13, 10. 4. 12.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. S. = Deutsche Schiffahrt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering. — F. = Die Flagge.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. H. = Kolonie u. Heimat. — K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad.
M. E. = Marine Engineer. — M. Eg. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime. — R. A. G. = Rivista di Artiglieria e Genio.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften kommen bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.



Japanisches Linienschiff „Kawachi“.

Deplacement 21 100 t; Länge 160 m, Breite 25,6 m, Tiefgang 8,2 m; Curtis-Turbinen von 25 000 Pferdestärken, Geschwindigkeit 20,5 kn; Armierung: zwölf 30,5 cm-Geschütze L/50 in 6 Doppeltürmen, zehn 15,2 cm-SK L/50 in Kasematten, acht 12 cm-SK L/50, acht 7,6 cm-SK, vier Maschinengewehre, fünf 45 cm-Unterwasser-Torpedorohre.



Die Anfänge der Hohenzollern in der Mark Brandenburg.

Von Reinhold Koser.

„Vom Fels zum Meer" — das der Sinnspruch, den das Haus Hohenzollern um die Mitte des vorigen Jahrhunderts im Rückblick auf seine geschichtliche Sendung sich erwählt hat. Auf dem Wege vom Fels zum Meer ist vor einem halben Jahrtausend die Erwerbung der Mark Brandenburg durch den Burggrafen Friedrich VI. von Nürnberg der entscheidende Schritt gewesen.

An den Ufern des großen Stromes, dessen jugendliche Wellen den Fels mit der hochragenden Burg der fürstlichen Linie des Gesamthauses bespülen, im Königsschloß zu Ofen hat König Sigmund von Ungarn als römischer König am 8. Juli 1411 die Urkunde vollzogen, durch die er den Burggrafen Friedrich über die Mark Brandenburg, das Erbland des Luxemburgischen Hauses, als „obersten Verweser und Hauptmann" einsetzte. Elf Monate später erschien der Burggraf zur Besitzergreifung in der Mark; am 21. oder 22. Juni 1412 — das Datum läßt sich urkundlich nicht bestimmter feststellen — ist er in Brandenburg, der ältesten Hauptstadt des Landes eingeritten.

Noch war die Mark Brandenburg vom Meere abgetrennt, aber vorlängst war die See in den Gesichtskreis der brandenburgischen Politik getreten. Ja, die askanischen Fürsten, deren politisches Vermächtnis die Hohenzollern nunmehr übernahmen, sie hatten bereits da und dort ihren Fuß an die Wasserkante gesetzt. Die Lehnshoheit über Pommern vom Darß bis zur Weichsel hatte das askanische Haus von Anbeginn an in Anspruch genommen und wiederholt durch kaiserliche Verleihung sich zusichern lassen; darüber hinaus aber hatten die streitbaren Markgrafen große Stücke pommerschen Landes unmittelbar an sich genommen. Mit Dramburg und Schivelbein, den dauernd behaupteten Erwerbungen, trieben sie von der Neumark aus einen Keil tief nach Pommern hinein. Ihr Ziel aber war Danzig. Zu zwei Malen ist die Weichselempore in den Händen der Askanier gewesen und wieder verloren gegangen, 1270 und 1308; aber Schlawe und Stolp wurden als Etappen auf der Straße zur Weichsel gewonnen, und mit dem Besitze von Rügenwalde wurde die Küste

wirklich erreicht. Und wie nach Nordosten, so griff die baltische Politik der Askanier auch nach Nordwesten aus. Zumal auf Lübeck haben sie es nicht vorübergehend, sondern von 1252 an mit unermüdeter Ausdauer abgesehen. Warnemünde, Rendsburg, Parchim wurden wenigstens zeitweise als Stützpunkte gewonnen. Daß die baltischen Wünsche und Pläne Brandenburgs auch im Auslande bekannt waren und bei Bündnisverhandlungen in Ansatz gebracht wurden, zeigt vor allem ein denkwürdiger Vertrag, den der landflüchtige Schwedenkönig Waldemar 1277 mit Dänemark abschloß: hier wurde für die brandenburgische Unterstützung, um die man sich bemühte, die Insel Gotland als Kompensation in Aussicht genommen, der große Mittelpunkt des Ostseehandels mit Wisby, dem Oberhof der Hansestädte.*)

Die glückhafte Expansionspolitik des anhaltischen Hauses war begünstigt worden durch mehrere zusammenwirkende Umstände der allgemeinen politischen Lage. Die Zertrümmerung des alten Stammesherzogtums Sachsen beim Sturze Heinrichs des Löwen, des Erbfeindes der Askanier, der Verfall der dänischen Macht nach der Niederlage von Bornhöved (1227), die Zerrüttung des polnischen Reiches seit der Mitte des dreizehnten Jahrhunderts, diese großen Katastrophen der Nachbarn hatten den brandenburgischen Markgrafen nach allen Seiten hin Bewegungsfreiheit verschafft.

Als die Hohenzollern fast zweihundert Jahre später in das Land kamen, hatte die Welt ihr Antlitz verändert. Überall an den Grenzen des deutschen Sprachgebiets wurden eben damals, im fünfzehnten Jahrhundert, die nationalen Kräfte in starken politischen Verbänden zusammengefaßt, während im deutschen Reiche die Zersetzung und Auflösung der Zentralgewalt ihren Fortgang nahm Überall erfolgte der Aufschwung der Nachbarn auf Kosten des Deutschtums, der deutschen Kultur und des deutschen Besitzstandes an Macht und Einfluß.

Im Norden einigte das skandinavische Unionskönigtum die Kräfte der nordgermanischen Welt, drängte die Macht der deutschen Hansa zurück und gliederte sich die deutsche Nordmark Schleswig-Holstein an. In Böhmen begründete demnächst Georg Podiebrad das tschechische Königreich auf hussitischer Grundlage, in Ungarn stellte Mathias Corvinus die Unabhängigkeit der Magyaren her in Reaktion gegen die Fremdherrschaft des luxemburgisch-habsburgischen Hauses, und auch als diese nationalen Staatsgründungen in Böhmen und Ungarn nach dem Tode der Begründer zusammenbrachen, kehrte nicht die deutsche Herrschaft zurück, sondern beide Königreiche wurden nebst Schlesien in Personalunion unter einem Jagellonen zusammengefaßt — ein zweites jagellonisches Doppelreich, neben dem polnisch-litauischen Großstaat, der sich seit dem Ausgang des vierzehnten Jahrhunderts den Deutschen furchtbar machte und zu Beginn des fünfzehnten dem Orden der Deutschherren in Preußen auf dem Schlachtfelde von Tannenberg den ersten harten Stoß versetzte.

Dieses folgenschwere Ereignis, das im Osten Europas das Übergewicht der slavischen Macht entschied, fiel also mit dem Beginn der Hohenzollernherrschaft in der Mark unmittelbar zusammen. Die polnische Nachbarschaft drückte während der nächsten Jahrhunderte schwer auf den brandenburgischen Kurstaat, die Regelung der Beziehungen zu dieser Vormacht des Ostens erforderte für die Hohenzollern unaus-

*) Vgl. Reuter, die Askanier und die Ostsee (Hansische Geschichtsblätter Bd. 34, 291 ff).

gesetzte Aufmerksamkeit und Sorgfalt. Zwischen Polen, Ungarn, Schlesien und Böhmen stand Brandenburg mitten im Getriebe der politischen Händel dieses osteuropäischen Staatensystems.

So hatte sich seit dem Ausgang der Askanier die allgemeine Lage zu Ungunsten Brandenburgs verschoben. Noch mehr aber erschwerte der seither eingetretene Wandel der Zustände im Innern die Aufgabe, die den neuen Herrscherstamm erwartete. Die finanziellen und militärischen Grundlagen, auf denen die Macht der ersten Markgrafen beruht hatte, waren zerstört. Es wäre ungerecht, die Schuld für diese Entwicklung einseitig der Zwischenherrschaft der zweiten und der dritten Dynastie, den Wittelsbachern und den Luxemburgern, aufzubürden. Der Verfall hat schon unter den Askaniern begonnen, und die Zerrüttung hörte mit den Hohenzollern noch nicht auf. Es gelang ihnen, den Landfrieden wieder herzustellen und notdürftig aufrecht zu erhalten, den Trotz der Vasallen zu brechen und die Städte zur Anerkennung der Staatshoheit zurückzuführen; es gelang ihnen nicht, eine positive Organisation zu schaffen, ein leistungsfähiges Steuersystem wieder auszubilden, die veraltete, verkümmerte Wehrverfassung neu zu beleben. Um so bewundernswerter der Wagemut, mit dem sie ihre auswärtige Politik an die großen Überlieferungen der Askanier wieder anknüpften und alsbald ihr hohe Ziele steckten.

Das erste Jahrzehnt der Regierung des ersten Hohenzollern nach seiner am 30. April 1415 zu Konstanz erfolgten Belehnung mit der Markgrafschaft und Kur-Brandenburg ist angefüllt mit stolzen politischen Entwürfen von weittragender Bedeutung.

Die Ostflanke der Mark, d. h. ihre empfindlichste Seite, suchte Friedrich I. zu decken durch die Herstellung einer zollerischen Sekundogenitur in Polen. Er strebte damit an, was den Habsburgern an ihrer Ostgrenze, in Ungarn, an ihrer Nordgrenze in Böhmen und Schlesien gelungen ist, was schon die Luxemburger vorbereitet hatten: die Hereinziehung des stammfremden Ostens in den deutschen Macht- und Kulturbereich. Der Plan, der sich aus den politischen Anschauungen jener Zeit ohne weiteres erklärt, wurde dem Kurfürsten dadurch noch besonders nahe gelegt und geradezu als notwendig aufgedrängt, daß seine pommerschen Gegner eifrig bemüht waren, dem brandenburgischen Nachbarn zuvorzukommen, d. h. die Hand der polnischen Erbprinzessin, der Tochter des söhnelosen Jagellonen-Königs Wladislaw, für einen Greifenfürsten zu gewinnen. Friedrichs Diplomatie durchkreuzte die pommersche Werbung, das Verlöbnis zwischen dem Hohenzollern Friedrich, des Kurfürsten zweitem Sohne, und der Jagellonin Hedwig wurde 1421 feierlich verkündet und verbrieft, die Königskrone schien dem Hohenzollernhause schon gesichert, denn auch für den Fall einer kinderlosen Ehe wurde dem Bräutigam durch die Großen des Königsreichs die Erbfolge zugesichert. Der diplomatische Schriftwechsel jener Jahre läßt ersehen*), daß diese polnische Politik des neuen Kurfürsten von Brandenburg den Anlaß gegeben hat zu dem völligen Bruche zwischen ihm und seinem bisherigen Freunde und Gönner, dem römischen König; denn Sigmund, der anfänglich dieser Brautwerbung der Hohenzollern, als ihm der Kurfürst den Plan mündlich vortrug, nicht widersprochen hatte, hat bald darauf seine eignen

*) Vgl. E. Brandenburg, König Sigmund und Kurfürst Friedrich I. von Brandenburg. 1891.

freundlichen Beziehungen zu Polen ganz aufgegeben, weil er in seinem Kampfe mit den aufständischen Hussiten eine Parteinahme der Polen für die stammverwandten Böhmen befürchten zu müssen glaubte. Für eine Wiederannäherung zwischen Sigmund und Friedrich war erst wieder Raum da, als dem sechsundsiebzigjährigen Polenkönig ein Sohn geboren und somit die Kombination auf einmal beseitigt wurde, auf die der Kurfürst von Brandenburg seinen großen Entwurf gestellt hatte.

Man hat von überstandenen Versuchungen in der brandenburgisch-preußischen Geschichte gesprochen und das Scheitern dieser polnischen Politik von 1421 als einen Glücksfall für Brandenburg bezeichnet, insofern dem jungen Staate damit die im deutschnationalen Sinne bedenklichen Verwickelungen erspart blieben, die dem Hause Habsburg aus der Erwerbung undeutscher Gebiete erwachsen sind. Solche Erwägungen sind den Zeitgenossen fremd gewesen, und ohnehin hatte es Kurfürst Friedrich nicht auf die Verbindung von Kurbrandenburg und Polen, nicht auf die Personalunion, sondern eben lediglich auf eine Sekundogenitur abgesehen.

Ein zweiter großer Entwurf bezweckte die Abrundung der Mark nach Südwesten, nach der mittleren Elbe zu. Der letzte Askanier, Markgraf Waldemar, hatte einen beträchtlichen Teil der Markgrafschaft Meißen als Pfandbesitz an sich gebracht, Torgau, Großenhain, Dresden, Grimma, Döbeln, Oschatz, Leipzig. Friedrich I. hat auf Meißner Gebiet nicht unmittelbar den Blick gerichtet, aber er trat mit dem Markgrafen von Meißen in Wettbewerb um die Herrschaft im Herzogtum Sachsen-Wittenberg ein, die Hinterlassenschaft der damals in der Manneslinie erlöschenden Nebenlinie des askanischen Hauses. Gleich nach seiner Ankunft in der Mark hatte er seinen ältesten Sohn Johann mit einer askanischen Prinzessin aus dem Wittenberger Hause verlobt. Als dann im Herbst 1422 der letzte askanische Kurfürst von Sachsen ohne männlichen Erben starb, besetzte der Kurfürst von Brandenburg, von den Brüdern von Schlieben und anderen sächsischen Edelleuten gerufen, die Landeshauptstadt und erklärte einer Versammlung der Landstände, das Land, die Entscheidung des Reichsoberhauptes vorbehalten, unter seinen Schutz nehmen zu wollen. Der römische König Sigmund entschied gegen Hohenzollern für Wettin, belehnte den Markgrafen von Meißen mit der sächsischen Kur und schuf damit die Personalunion zwischen Meißen-Thüringen und Sachsen-Wittenberg. Eine Entscheidung von dauernder Bedeutung für die Geschicke des deutschen Nordostens. Indem statt des nördlichen Nachbarn der südliche, statt des Hohenzollern der Wettiner die Erbschaft des letzten Askaniers in Wittenberg antrat, wurde das territoriale Übergewicht von Kursachsen über Kurbrandenburg hergestellt, das sich bis in das siebzehnte Jahrhundert hinein geltend gemacht hat. Und noch auf längere Zeit hinaus blieb es dabei, daß die Kurmark nach Süden die offene Grenze hatte, hinter der die nahe Hauptstadt Berlin jedem ersten Angriff preisgegeben war, bis endlich, vier Jahrhunderte nach dem Aussterben der Wittenberger Askanierlinie, das alte sächsische Kurland durch die Wiener Verträge von 1815 aus der Verbindung mit Meißen gelöst und den Erben der brandenburgischen Askanier überwiesen wurde.

Der Schwerpunkt aber der brandenburgischen Interessen lag nach Norden. Was der Mark für ihre weitere politische Entwicklung unbedingt nottat, war der Zugang zur See. Hatten die Askanier auf Kosten der Pommern ihn schon erreicht

gehabt, so war inzwischen Pommern auf Kosten Brandenburgs weit landeinwärts vorgerückt. Die Uckermark war jetzt ganz in pommerschen Händen, teils als Pfandbesitz, wie Angermünde, Schwedt, Brüssow, Gramzow, teils als endgültige Erwerbung, wie Prenzlau, Pasewalk, Strasburg, Boitzenburg, Zehdenick. Der Anspruch des Hohenzollern, alles verpfändete Gebiet ungesäumt auslösen zu wollen, galt den pommerschen Herzögen als schwerste Schädigung ihres Besitzstandes. Zudem betrachtete Herzog Swantibor, den Markgraf Jobst zum Landeshauptmann der Mittelmark eingesetzt hatte, den Burggrafen von Nürnberg mit seiner ihm durch König Sigmund erteilten Bestallung als einen Usurpator. Und wie hätten endlich die Greifen, als nun gar die Hohenzollern die alte Lehnshoheit Brandenburgs über Pommern wieder in Erinnerung brachten, sich dieses Anspruches nicht auf das nachdrücklichste erwehren sollen.

Während es dem Burggrafen Friedrich gleich nach seiner Ankunft gelang, durch ebenso umfassende wie geschickte diplomatische Verhandlungen seine deutschen Nachbarfürsten fast sämtlich zu einer wohlwollenden Haltung zu bestimmen, begrüßten ihn die Herzöge von Stettin mit den Waffen in der Hand durch einen Einbruch in die Mittelmark. Über den Kremmer Damm sind sie nicht hinausgekommen, und ein paar Jahre hindurch haben sie sich dann ruhig verhalten. Dann erscheinen sie von neuem im Felde, diesmal mit zahlreicher Bundesgenossenschaft. Eine große Koalition hatte einst der letzte Askanier zu bekämpfen gehabt, einer Koalition sieht sich der erste Hohenzoller gegenübergestellt, sobald er die alte Stellung der Mark im deutschen Nordosten wiederzugewinnen sucht. Pommern, Mecklenburg, Holstein, Lauenburg sind die Gegner, und hinter ihnen steht die Macht des skandinavischen Unionskönigs und das polnisch-litauische Jagellonenreich. In den dreitägigen Kämpfen um Angermünde (März 1420) bewährten zum ersten Male die märkischen Vasallen dem neuen Landesherrn ihre Treue, und die stolze Freude, die damals nach so viel Plagen und Demütigungen durch das märkische Land ging, gab sich in dem plattdeutschen Heldengedicht des Schmiedeknechts Köne Fincke Ausdruck, das aus dem Volksliederschatz jener Tage auf uns gekommen ist:

„De Gryffen hadde de Flögel verlohre,
De Adler schwewete dar bowen."

Wieder folgten einige Jahre der Waffenruhe. Aber im letzten Gang, in dem Winterfeldzug von 1425, hat Friedrich sein Übergewicht über Pommern nicht behaupten können. Gegen die feindseligen deutschen Nachbarn und ihre polnischen Waffengefährten ganz auf die eigene Kraft angewiesen, ist er wie von seinen in der Stunde der Gefahr ausbleibenden Bundesgenossen, so auch von seinem alten Waffenglück verlassen worden. Vor Vierraden, dem vornehmsten Stützpunkt der Pommern für ihre Einfälle in die Mark, zwang ihn ein überlegenes Ersatzheer zur Aufhebung der begonnenen Belagerung und zur Preisgebung seines Schanzzeuges. Aus dem Feldlager gewichen, versammelte er zu Rathenow Vertreter der Landschaft — es sollte das letzte Mal sein, daß er inmitten seiner märkischen Stände weilte. Er übergab hier am 13. Januar 1426 die Regierung der Mark ganz in die Hände seines ältesten Sohnes. Vielleicht nur, weil er es für erforderlich hielt, in so schwierigen Verhältnissen, wie sie in Franken — denn schon hatten die Heerfahrten der Hussiten begonnen — und in der Mark auf sein Haus drückten, eine Teilung der Regierungs-

gewalt eintreten zu lassen. Vielleicht aber auch, weil nach dem Scheitern seiner großen Entwürfe für die Begründung der brandenburgischen Vorherrschaft in Nordost-Deutschland der noch bleibende Rest seiner märkischen Mission ihm dürftig und schal erscheinen mochte.

Sein Sohn und Nachfolger Kurfürst Friedrich II. hat das schwere Werk, bei welchem dem Vater der Arm erlahmt war, von neuem in Angriff genommen. Mit vollem Bewußtsein hat er die nationale Seite der Aufgabe erfaßt, der er als Grenzwächter, als echter Markgraf, sich weihte. Der bedeutendste Erfolg seiner Politik wurde im Jahre 1455 die Wiedereinverleibung der zu Anfang des Jahrhunderts an den deutschen Orden verpfändeten und später sogar verkauften Neumark. Mit dem Vorschuß von 100 000 Gulden, mit dem er den Besitz zurückgewann, unterstützte er den Orden in dem letzten Verzweiflungskampfe gegen die polnische Übermacht. Die Behauptung der Neumark gegen Polen legte er seinen Nachfolgern als nationale Pflicht mit der Mahnung ans Herz: „daß solch Land die Neumark bei deutschen Landen und dem würdigen Kurfürstentum der Mark zu Brandenburg bleibe und nicht zu undeutsch Gezunge gebracht werde, das deucht Seiner Gnaden göttlich, ehrlich und rechtlich." Mit dem Wiedergewinn der Neumark war dieser alte Besitz noch im letzten Augenblick für Brandenburg und Deutschland gerettet, ehe in der neuen großen Niederlage des bisherigen Besitzers, des deutschen Ordens, das westliche Preußen, damals noch Pommerellen genannt, an Polen verloren ging.

Der Lemberger Bischof Dlugoß, der demnächst die Geschichte seines Vaterlandes bis auf die eigenen Zeiten herab darstellte, gab sich bei Erwähnung der Eroberung Preußens der freudigen Hoffnung hin, daß auch Schlesien, Pommern und das Land Lebus noch unter polnische Herrschaft zurückkehren würden. Inzwischen beanspruchte die slavische Großmacht bereits eine Art politischer Vormundschaft über Pommern. Und in Pommern fehlte es nicht an panslavistischen Anwandlungen. Aus den Jahren 1390 und 1403 liegen Urkunden pommerscher Herzöge vor, in denen sie sich der polnischen Oberhoheit unterwarfen. Das alte Bündnis mit Polen erneuerten sie 1466 mit ausdrücklicher Berufung auf die Gleichheit ihres Fleisches und die Verwandtschaft ihres Blutes.

Kurfürst Friedrich II. hatte also allen Anlaß, seine brandenburgischen Ansprüche auf Pommern nicht minder als die Rettung der Neumark unter den nationalen Gesichtspunkt zu rücken.

Friedrich I. hatte noch eine Anzahl fester Plätze in der Uckermark in pommerschen Händen lassen müssen; auch unter Friedrich II. behauptete der Nachbar an der unteren Ucker noch Pasewalk, um das Ströme von Blut geflossen sind, und Torgelow, d. h. die Plätze, mit denen den Brandenburgern der Zugang zum Haff gesperrt wurde. Das aber war reichlich wettgemacht, wenn es gelang, auf einen großen Wurf die Grundlage zu gewinnen, auf der die Mark als Seestaat dagestanden hätte. Die Gelegenheit bot der Tod des kinderlosen Herzogs Otto von Stettin im Jahre 1464. Ein Erbvertrag und jener wieder hervorgekehrte Anspruch auf die Lehnshoheit über Pommern boten eine doppelte Handhabe zur Wiederaufnahme der alten baltischen Politik der Askanier. Im Begriff, seine Ansprüche auf Stettin geltend zu machen, schrieb

Friedrich II. voll freudiger Zuversicht: „Bestehen wir in diesen Sachen, so geht Brandenburg über all diesem Niederland." An diesem Gedanken der Begründung einer maritimen Vorortstellung für Brandenburg hat er bis an seinen Tod festgehalten. „Es würde uns in jener Welt leid," schreibt er noch 1470, „daß alle unsre Arbeit und die Obrigkeit über diese Lande und schier den ganzen Seestrand, da wir es hingebracht haben, mit uns sollte zu Grabe gehen."

Hätten die Hohenzollern des fünfzehnten Jahrhunderts den brandenburgischen Anspruch auf die vier pommerschen Herzogtümer aus der Erbschaft Ottos von Stettin in vollem Umfange durchzusetzen vermocht, so hätten sie der brandenburgisch-preußischen Politik die Arbeit von Jahrhunderten abgenommen. Sie hätten die Aufgabe gelöst, für die der Große Kurfürst in vergeblichem Ringen seine beste Kraft eingesetzt hat.

Aber der große Wurf mißlang. Nicht Stettin, nicht den Seestrand, nicht vier Herzogtümer, nur ein paar Schlösser und Städte, eine bescheidene Grenzregulierung hat der Nachfolger Friedrichs II., Kurfürst Albrecht Achilles, als endlichen Gewinn aus dem Stettiner Erbfolgekriege davongetragen.

Im sechzehnten Jahrhundert hat die pommersche Politik der Hohenzollern ihre Pflöcke noch weiter zurückstecken müssen. Joachim I. verzichtete im Grimnitzer Vertrag von 1529 nach langem Sträuben auf die Lehenshoheit über Pommern und begnügte sich mit dem Erbanspruch seines Hauses.

Als dann hundert Jahre später beim Aussterben des Greifenhauses der seit einem halben Jahrtausend herbeigesehnte Augenblick eintrat, wo ohne staatsrechtlichen Einspruch von irgendeiner Seite der Anheimfall von ganz Pommern hätte erfolgen müssen, da hat das Recht des Stärkeren anders über diese Lande entschieden. Im Westfälischen Frieden begründete die Seemacht und Militärmacht Schweden ihre Vorherrschaft in Norddeutschland, und Vorpommern mit Stettin und Stralsund wurde die starke Zentralbastion in der Kette von Provinzen, die jetzt Schweden an den östlichen und südlichen Gestaden des Baltischen Meeres und an der Nordsee beherrschte: Finnland, Ingermanland, Estland und Livland flankierten dieses Hauptbollwerk von der einen Seite, wie Bremen, Verden und Wismar von der andern.

Der Kurfürst Friedrich Wilhelm hat es nie verschmerzen können, daß ihm „der beste und edelste Teil unser pommerschen Lande" durch den Machtspruch eines europäischen Kongresses vorenthalten worden war. Die pommersche Frage blieb der Exponent seiner Politik. Zu zwei Malen hat er mit den Waffen in der Hand Pommern den Schweden entrissen. Aber wenn die einst so stolze schwedische Kriegsmacht dem jungen brandenburgischen Heere bereits nicht mehr gewachsen war, so hielt doch Schwedens Bundesgenosse, das übermächtige Frankreich, seine schützende Hand über den schwedischen Besitz von Pommern. Unter das Recht des Stärkeren mußte sich der greise Held am Schlusse einer durch die hochgemutesten Kraftanstrengungen ausgefüllten Regierung noch ebenso beugen, wie einst in seinen schweren Lehrjahren der junge Anfänger.

Als dann zum drittenmal in Pommern die brandenburgischen und schwedischen Klingen sich kreuzten, da war Frankreich nach den schweren Niederlagen des spanischen Erbfolgekrieges nicht wieder imstande, dem Sieger in den Arm zu fallen. Wohl aber

mußte einer andern Gefahr damals begegnet werden. Im Jahre 1713 hat die schwedische Besatzung von Stettin die Festung einem russischen Belagerungsheere übergeben. Die unter Peter dem Großen gewaltig erstarkte russische Macht nahm ihren großen Anlauf, die bisherige Machtsphäre Schwedens an den östlichen und südlichen Gestaden des Baltischen Meeres an sich zu bringen und auszufüllen. Der Zar hatte die schwedischen Ostseeprovinzen überwältigt und hatte Holstein und Mecklenburg durch die Vermählung der dortigen Herzöge mit russischen Großfürstinnen in seine Abhängigkeit gebracht. Hier stand die brandenburgisch-preußische Macht dem weiteren Vordringen Rußlands im Wege. In der pommerschen Frage trat zutage, was die Erstarkung der durch des Preußen König Friedrich Wilhelm I. verkörperten norddeutschen Wehrkraft bedeutete. Glücklicher als einst auf dem westfälischen Friedenskongreß setzte Brandenburg-Preußen seinen Anspruch endlich durch. Den Russen für den Kampf gegen Schweden unentbehrlich, hat der König von Preußen dem Zaren die Einräumung von Stettin abgenommen. Nicht Rußland, sondern Preußen trat die schwedische Erbschaft an der Odermündung an.

Der großen Eroberung Friedrich Wilhelms I. folgte auf dem Fuße die größere seines Sohnes. Binnen zwanzig Jahren war durch die beiden Friedensschlüsse von Stockholm und von Breslau nicht bloß das seit den Tagen der Gründung von den Besitzern der Mark heiß begehrte untere Odergebiet, sondern auch der ganze Bereich des oberen Stromlaufs, das kostbare Schlesien, der brandenburgisch-preußischen Monarchie angegliedert. Zum ersten Male im ganzen Verlaufe der deutschen Geschichte war einer der großen deutschen Ströme in seinem ganzen Laufe derselben Oberherrschaft unterworfen, ein großes einigermaßen abgerundetes Landesgebiet, militärisch verteidigungsfähig, wirtschaftlich nach einheitlichen Grundsätzen entwicklungsfähig. Durch die Erwerbung von Westpreußen, des Küstenlandes an der Weichselmündung, wurde noch unter Friedrich dem Großen auch Altpreußen territorial mit diesem großen, in sich geschlossenen Staatskörper vereinigt.

Wie 1713 in die Einräumung von Vorpommern an Friedrich Wilhelm I. so hat Rußland 1772 in die Überlassung von Westpreußen an Friedrich den Großen nur unter dem Druck der allgemeinen politischen Lage gewilligt. Das eine wie das andre Mal konnte Rußland der preußischen Unterstützung nicht entbehren, 1713 nicht im nordischen Kriege, und ebensowenig 1772 in einem Augenblick, wo Rußland gleichzeitig in den erbitterten polnischen Bürgerkrieg und in einen Türkenkrieg verwickelt war und eines Krieges gegen Österreich gewärtig sein mußte. Wenn Katharina II. somit nicht umhin konnte, dem König von Preußen den für ihn wertvollsten, den für Preußens Zukunft geradezu unentbehrlichen Teil von Polen einzuräumen, das sie am liebsten ungeteilt unter ihrem ausschließlichen Einfluß belassen hätte, so hat sie sich doch nicht dazu verstanden, auch Danzig dem preußischen Anteil zuzulegen. Und zwar aus keinem anderen Grunde, als weil sie fürchtete, daß der König im Besitz von Danzig sich eine Kriegsflotte schaffen würde.

Es ist bekannt, daß Friedrich der Große früher (1752) für den Fall, daß Danzig in preußischen Besitz kommen würde, in der Tat daran gedacht hatte, für den Küstenschutz schwimmende Batterien und eine Anzahl Fregatten auszurüsten. Die Gründe mögen hier unerörtert beiben, aus denen er nach der Erwerbung von

Westpreußen auf die Ausführung solcher Pläne verzichtet hat*), so daß die Gründung einer preußischen Flotte noch um achtzig Jahre vertagt blieb.

Als Kurfürst Friedrich II. das Habsburgische Reichsoberhaupt mit Berufung auf die seinen Vorgängern erteilten kaiserlichen Zusagen um Unterstützung seiner Ansprüche auf Pommern anging, hat er ihm durch seine Gesandtschaft vortragen lassen: der Kaiser möge bedenken, daß das Kurfürstentum zu Brandenburg von mehr denn drei Seiten „mit fremden Zungen" umfaßt sei, „darum dem ganzen Reich not wäre, dasselbe Kurfürstentum also zu stellen, daß es dem Reich den Schild vorhalten könne". Der Ruf ist damals ungehört verhallt. Aber aus eigener Kraft ist dann Brandenburg-Preußen dem deutschen Reiche ein Schild geworden.

Blieb damals der Mark die Hilfe des Reiches aus, so steht heute die gesamte Macht Deutschlands zu Preußen und hinter Preußen. Unsere Stärke ist unendlich gewachsen, aber unsere Stellung in der Welt ist nicht leichter geworden. Noch immer gilt jenes Wort des alten Hohenzollernfürsten, daß wir von allen Seiten mit fremden Zungen umfaßt sind. Und zu dem Schutz der Landgrenzen ist jetzt der Schutz der Seeküsten als große und schwerlastende Aufgabe getreten. Die maritime Stellung, auf die schon die Askanier hindrängten, die „Obrigkeit über den ganzen Seestrand", die dem zweiten zollerischen Kurfürsten als Ziel vor Augen stand, sie ist erreicht, und sie hat dem deutschen Volke neue Verpflichtungen auferlegt. Dem erlauchten Herrscher, der für die deutsche Kriegsflotte das geworden ist, was einst König Friedrich Wilhelm I. dem preußischen Kriegsheer wurde, unserm Kaiser, danken wir, daß diese Verpflichtungen in ihrer vollen Tragweite und ganzen Unabweisbarkeit klar erkannt und vorgezeichnet wurden und daß sie allmählich auch in das Bewußtsein der Nation übergegangen sind.

---

*) Ich darf auf meinen in der „Marine-Rundschau" 1904 (Heft 4) veröffentlichten Aufsatz verweisen: „Der Große Kurfürst und Friedrich der Große in ihrer Stellung zu Marine und Seehandel".



Neues zur Trafalgar-Frage.

(Mit 4 Skizzen.)

Die ältere Anschauung, daß Nelson in zwei parallelen Kiellinien etwa rechtwinklig gegen die nach Norden steuernde Linie der alliierten Flotte vorgestoßen sei, wurde zuerst im Jahre 1899 vom Admiral Colomb bestritten; er versuchte den Nachweis, daß Nelson in zwei flachen Staffeln, seinem Memorandum entsprechend, angegriffen habe. Zu der damit aufgeworfenen Streitfrage: „Der Trafalgar-Angriff plangemäß oder nicht?" nahmen später, besonders in den Besprechungen gelegentlich der Hundertjahrfeier 1905, verschiedene englische Autoritäten Stellung. Admiral Bridge unterstützte die Auffassung Colombs, Admiral Fremantle bekämpfte sie; der Marineschriftsteller Thursfield nahm eine vermittelnde Stellung ein; Newbolt und Eardley-Wilmot sprachen sich für die ältere Auffassung aus, ebenso der bekannte Marineschriftsteller und Geschichtsprofessor am Naval War College J. Corbett in seinem 1910 erschienenen Werk „The Campaign of Trafalgar". Die Trafalgar-Literatur bis 1905 ist in der „Marine-Rundschau" von 1905, S. 1467, und in dem Aufsatz: „Theorie und Praxis in der Schlacht von Trafalgar" im Jahrgang 1904, S. 887, besprochen worden, das Corbettsche Buch im Jahrgang 1910, S. 983.

In der englischen Zeitschrift „The Nineteenth Century and After", Oktoberheft 1911, veröffentlicht nun der englische Kapitän zur See Mark Kerr einen Artikel über denselben Gegenstand: „How Nelsons Memorandum was carried out at Trafalgar", in dem er die Colomb-Bridgesche Auffassung mit neuen Beweisgründen zu unterstützen sucht, womit er sich also mit Corbett, dem Vertreter der älteren Auffassung, in Widerspruch setzt. Mark Kerr ist kein Historiker vom Fach; er hat sich aber lange Jahre hindurch mit dem Thema beschäftigt; bereits im Sommer 1909, als Kommandant im englischen Mittelmeergeschwader, hielt er in Korfu einen Vortrag über die Schlacht bei Trafalgar, dem S. M. der Kaiser beiwohnte. Die damals vorgebrachten Ansichten hat der genannte Stabsoffizier mittlerweile durch Benutzung der neueren literarischen Erscheinungen der einschlägigen Fachpresse, insbesondere des vorerwähnten Buches von Corbett, erweitert.

Die Hauptpunkte der ganzen Streitfrage sind folgende:

1. Formierten die Engländer am Morgen des 21. Oktober 1805, nach Sichtung des Feindes, zwei auf den Feind zu gerichtete Kiellinien oder Staffeln, deren Linienrichtung ungefähr parallel zur feindlichen Linienrichtung lag?
2. Wie sah die Formation der alliierten Flotte am Vormittag des 21. aus?
3. In welcher Formation (und welche Kurse) steuerten die beiden englischen Divisionen von 6 Uhr morgens bis 12 Uhr mittags, also bis zum Einbruch in die feindliche Linie?

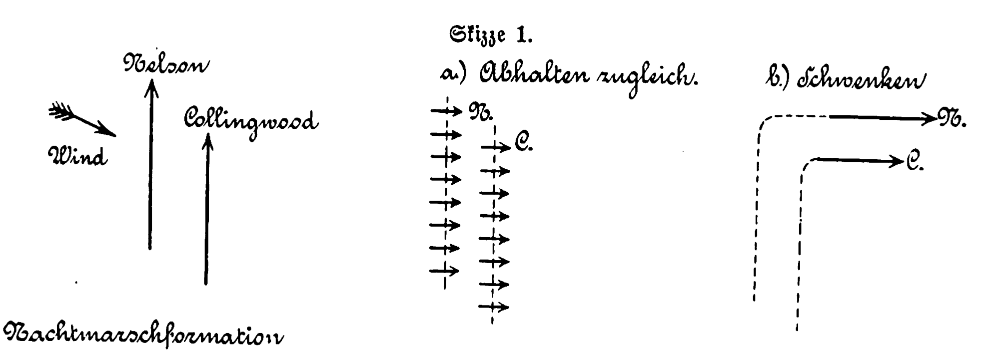
Es sollen im nachstehenden die Gründe für die Mark Kerrsche Auffassung dieser drei Punkte dargelegt werden.

Zur Klarlegung der strategischen Situation am Morgen des Schlachttages von Trafalgar sei daran erinnert, daß das Auslaufen der spanisch-französischen Flotte aus

Cadiz am 19. und 20. Oktober bezweckte, diese Flotte ins Mittelmeer zu bringen, wo sie die von Napoleon eingeleiteten Landoperationen in Italien durch Diversionsunternehmungen an der neapolitanischen Küste unterstützen sollte. Dieses Auslaufen war erst am 20. Oktober mittags beendet; da der etwa südsüdwestliche Wind einen direkten Kurs nach der Straße von Gibraltar nicht gestattete, hatte Villeneuve zunächst einen Schlag nach Westen gemacht. Gegen 4 Uhr nachmittags, als der Wind westlicher wurde, halste er und ging auf südsüdwestlichen Beim-Wind-Kurs, während sein Kurs über den Grund etwa südlich gewesen sein muß. Auf diesem Kurs lag er, als die beiden Flotten am Morgen des 21. Oktober einander sichteten.

Nelson war auf die Signalmeldung seiner Fregatten über das Auslaufen des Feindes sofort nach der Straße von Gibraltar gegangen; da aber, wie erwähnt, Villeneuve nicht direkt nach Süden gesteuert war, konnte er am Morgen des 20. vom Feinde dort nichts sehen. Bald traf die Signalmeldung ein, daß die feindliche Flotte nördlicher stände; anscheinend weil an diesem Tage die Zeit zu einer Entscheidungsschlacht nicht mehr ausreichte, ging Nelson auf NW- und später SW-Kurs, hielt sich

Skizze 1.



also westlich — zu luvward — vom Feinde entfernt. Um 4 Uhr morgens am 21. Oktober nahm er, voraussichtlich um der feindlichen Flotte näherzukommen, NzO-Kurs auf, und in dieser Situation sichteten sich die beiden Flotten um 6 Uhr morgens am 21. Oktober, die französisch-spanische Flotte auf südlichem Kurs etwa 10 sm von der nördlich steuernden englischen in ungefähr OzS-Peilung abstehend.

Nach dem Sichten, gegen 6 Uhr morgens, machte die „Victory", Nelsons Flaggschiff, zwei Signale kurz hintereinander:

No. 72. Form the order of sailing in two columns,

und

No. 76. When lying to, or sailing by the wind, to bear up (abhalten) and sail large (raumschoots segeln), on the course steered by the Admiral, or that pointed out by signal.

Es ist nun die Frage, ob das Signal 76 „Wenden" oder „Schwenken" bedeutet. Im ersteren Falle wäre die englische Flotte aus ihrer zweireihigen Nachtmarschformation mit Kurs NzO durch Wendung in doppelte Dwarslinie mit östlichem Kurs gekommen, während bei Abhalten hintereinander, d. h. Schwenkung, die Marschformation gewahrt geblieben und nur der Kurs östlich geworden wäre (siehe Skizze 1).

Mark Kerr schließt sich der Ansicht derer an, die behaupten, Nr. 76 hieße „Abhalten zugleich", d. h. also nach unserer heutigen Nomenklatur: „Wenden" oder „Gefechtswendung ausführen", und er glaubt, daß die Meinungsverschiedenheiten über die Bedeutung des Signals durch die zweifache Erklärung des Wortes „in succession" verursacht seien. Wenn in der Erklärung für das Signal gesagt sei, das „bear up" sollte „in succession" stattfinden, so sei eben darunter zu verstehen „Gefechtswendung ausführen", nicht „Schwenken". Mark Kerr kommt also zu dem Schluß, daß Nelson seine Flotte um 6 Uhr morgens in zwei Dwarslinien oder sehr flache Staffeln parallel zur feindlichen Linienrichtung gebracht habe, entsprechend dem Memorandum.

Es ist überflüssig, hier genauer auf die Beweisführung dafür einzugehen, daß das Signal 76 ein Wendungssignal gewesen sei; es genügt, darauf hinzuweisen, daß diese Frage unter den englischen Sachverständigen auch jetzt noch als kontrovers angesehen wird; während die Ansichten der Admirale Colomb und Bridge Mark Kerrs Anschauung unterstützen, sprechen sich Admiral Fremantle und vor allem der Seekriegshistoriker vom Fach, Professor J. Corbett, dagegen aus. Man wird indes, auch ohne diese Streitfrage zu entscheiden, doch die Anschauung Mark Kerrs, daß die Staffelbildung um 6 Uhr morgens im Sinne des Memorandums ausgeführt worden sei, nicht als richtig anerkennen dürfen, wenn man beachtet, daß der Wortlaut des Memorandums besagt: „The divisions of the British Fleet will be brought nearly within gunshot of the Enemy's Centre. The signal will most probably then be made for the Lee Line to bear up together etc." Um 6 Uhr morgens, als das Abhalte-Signal gemacht wurde, waren die beiden Flotten noch 10 bis 12 sm voneinander ab, in Schußweite kamen sie erst 6 Stunden später; außerdem ist kaum anzunehmen, daß Nelson die schwierig zu haltende Dwarslinie oder Staffel für eine so lange Zeit als Anlaufformation gewählt hätte.

Zudem war auch die ganze Situation am Morgen nicht dazu angetan, eine Dwarslinien- oder flache Staffelformation möglich zu machen. In der Nacht waren alle Schiffe ziemlich durcheinander gekommen, wie aus den Logbüchern zu entnehmen ist; einige Zweidecker bildeten auch den „Verbindungsstiel" zwischen den Fregatten im Osten und dem Gros. „Victory" setzte um 6 Uhr morgens, beim Abhalten nach Osten, alle Segel; das Schiff war einer der besten Segler der englischen Flotte, der Wind war schwach; es ist also nicht anzunehmen, daß es den anderen Schiffen gelungen sein sollte, ihre Positionen erheblich zu verbessern; wahrscheinlich hielt alles in der Stellung, die gerade innegehalten wurde, gleichzeitig ab; viele der überlieferten Zeichnungen und Pläne zeigen ein ziemliches Durcheinander für die ersten Vormittagsstunden, das sich erst allmählich zu einigermaßen linienartiger Formation gestaltete. Da „Victory" alle Segel, selbst Leesegel auf beiden Seiten, bis zum Einbruch beibehielt, muß die Formation der weather line mehr eine Art „Hintereinander", also Kiellinie, geworden sein, während die Formation der lee line durch das gleich noch zu besprechende Signal Collingwoods zur Staffelbildung um 9 Uhr vormittags geregelt wurde.

Es wäre übrigens noch eine andere Auffassungsmöglichkeit vorhanden, wenn man für die beiden vorerwähnten Signale bei Tagesanbruch unter den verschiedenen dafür in den Logbüchern angegebenen Zeiten diejenigen annimmt, die Mark Kerr selbst

für die richtigen hält. Er gibt als Zeitpunkt für das Signal 72 „Form the Order of Sailing in two columns“ 5 Uhr 45 Min., für das Abhaltesignal Nr. 76 6 Uhr. Dieser geringe Zeitunterschied, in dem das Bilden der Order of Sailing bei den obwaltenden Windverhältnissen unmöglich beendet sein konnte, legt die Vermutung nahe, daß beide Signale zusammengehörten, also bedeuten sollten: Order of Sailing bilden auf dem Abhaltekurs ONO.

Über den zweiten strittigen Punkt, die Formation und die Bewegungen der französisch-spanischen Linie am Vormittag des 21. Oktober, sagt Mark Kerr:

Die feindliche Flotte lag etwa SWzW an, bei NW-lichem Wind. Um 7 Uhr morgens nach Nelsons Zeitangabe, um 8 Uhr nach den französischen Aufzeichnungen, halste Villeneuve; infolge des leichten Windes und der geringen seemännischen Übung dauerte dieses Manöver bis 10 Uhr oder noch später. Nach dem Manöver lag das Führerschiff der alliierten Flotte ungefähr NOzN an (Mark Kerr rechnet also mit 7 Strich beim Windliegen des ganzen Verbandes). Die übrigen Schiffe mußten sich nun, um wieder Kiellinie zu bilden, nach Steuerbord abhaltend, in das Kielwasser des Führerschiffes setzen. Bei einer ungefähren Linienlänge von 5 sm und einer stündlichen Fahrt von 1 bis 1½ sm bei dem sehr schwachen Wind mußte dieses Manöver fast 2 Stunden dauern, so daß anzunehmen ist, daß um Mittag, als die Schlacht begann, die Linie etwa in der Mitte noch einen Knick hatte und den offenen Winkel von 158° (14 Strich) der englischen Flotte zukehrte. Außer diesem Knick nimmt Mark Kerr noch einen zweiten Knick in der Nähe des nördlichen Spitzenschiffes der alliierten Flotte an, der dadurch entstand, daß der Wind kurz vor Mittag etwas raumte, das Flügelschiff also etwa 1 Strich nördlicher als NOzN steuern konnte.

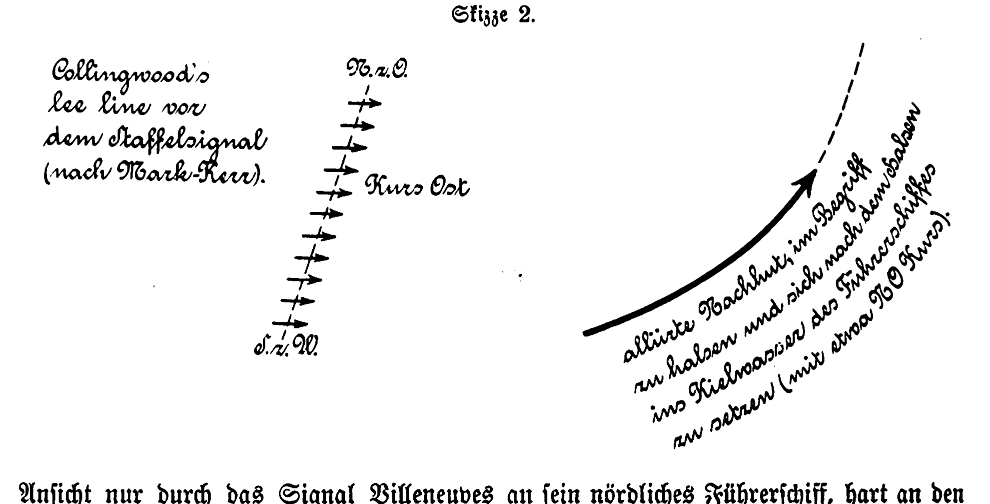
Wenn auch andere Quellen über die Gründe einer Kurvung der alliierten Flotte verschiedener Meinung sind — Einrangieren des bisherigen Beobachtungsgeschwaders unter Gravina in die Gefechtslinie, Signal Villeneuves, daß die Führerschiffe jeder Kolonne zur Abkürzung des Manövers des Halsens selbständig an den Wind gehen, also der vorderen Kolonne nicht im Kielwasser folgen sollten —, so ist doch diese Linienkurvung an sich als Tatsache außer Zweifel gestellt. Das ist für die Frage, welche Formation die beiden englischen Divisionen beim Angriff einnehmen mußten, um der feindlichen Linie möglichst parallel zu stehen, von Bedeutung.

Collingwoods südlich von der Nelsonschen weather line stehende lee line steuerte auf den nach dem Manöver des Halsens die Nachhut bildenden Teil der feindlichen Flotte zu. Dieser Teil lag von 7 bis 12 Uhr, wie eben geschildert wurde, in einer schwach gekrümmten NO—SW-Linie, erst auf SW-Kurs, dann halsend, schließlich im Begriff, sich mit NO-Kurs in das Kielwasser des nördlich steuernden Flügelschiffes zu setzen. Wollte Collingwood also seine Schiffe, wie in Nelsons Memorandum angegeben, gleichzeitig auf die feindliche Nachhut ansetzen, so mußte er seine lee line auch in die ungefähre Linienrichtung NO—SW bringen, d. h. da sein Anlaufkurs östlich war, in Staffel 4 Strich Steuerbord achteraus. Dieses Signal, Staffel zu bilden, machte Collingwood gegen 9 Uhr, 3 Stunden vor dem Einbruch in die feindliche Linie. Nimmt man an, daß seine Schiffe ursprünglich in Kiellinie anliefen, so handelte es sich bei der Staffelbildung also um ein Aufmarschieren der hinteren Schiffe nach Steuerbord; Mark Kerr hingegen, der eine ursprüngliche Linien-

richtung NzO — SzW der englischen Linien annimmt (die Kursrichtung, aus der 6 Uhr morgens das Abhaltemanöver erfolgte), muß zu dem Schluß kommen, daß die auf dem rechten Flügel der englischen lee line stehenden Schiffe zu vorlich standen und durch das Staffelsignal veranlaßt werden sollten, sich sacken zu lassen, um eine Linienrichtung NOzN — SWzS, parallel zu der alliierten Nachhut, zu bilden*) (siehe Skizze 2).

Es herrscht somit allgemeines Einverständnis bei den verschiedenen Autoritäten darüber, daß der Zweck des Collingwoodschen Staffelsignals der war, die englische lee line in ungefähr parallele Stellung zur feindlichen Nachhut zu bringen. Über die Formation der englischen lee line vor dem Signal, desgleichen über die genaue Linienrichtung des südlichen Teiles der alliierten Flotte sind dagegen die Meinungen geteilt. Corbett z. B. nimmt in seinem Werk: „The Campaign of Trafalgar" an, daß die Linienrichtung des südlichen Teiles der alliierten Flotte nicht gekrümmt, sondern vor und nach dem Halsen etwa eine nordsüdliche war; eine Krümmung ist nach Corbetts

Skizze 2.



Ansicht nur durch das Signal Villeneuves an sein nördliches Führerschiff, hart an den Wind zu gehen, also nur im nördlichen Teil seiner Flotte, gegen den sich Collingwoods Angriff nicht richtete, entstanden. Corbett läßt daher auch die englische lee line durch das Staffelsignal in ungefähr nordsüdliche Linienrichtung, parallel zu der von ihm angenommenen Richtung des südlichen Teiles der alliierten Flotte, gelangen; dazu braucht er einen Wind WzN, während Mark Kerr mit einem nördlichen Wind, etwa NW, rechnet, wodurch sich seine „Larboard line of bearing", deren Linienrichtung, wie schon angedeutet, 7 Strich vom Wind abliegen sollte, als NOzN — SWzS ergibt.

Die verschiedenartigen Logbuchangaben und falschen Zeiten in den offiziellen Dokumenten lassen diese Auffassungen sämtlich als möglich erscheinen. Am wahrscheinlichsten dürfte die Annahme sein, daß auch die englische lee line bei Tagesanbruch sich in Unordnung befand, und da das Flaggschiff Collingwoods „Royal Sovereign" neu gekupfert und ein schneller Segler war, zunächst hinter ihrem Flaggschiff sich nach

*) Daß die signalisierte »Larboard line of bearing« nach heutiger Bezeichnung eine Staffel Steuerbord achteraus war, ist in der „Marine-Rundschau" 1910, S. 990, näher erklärt.

Osten auf den Feind zu bewegte, daß dann das Staffelsignal Collingwoods erst eine bestimmte Formation vorschrieb und die Schiffe sich bemühten, allmählich von 9 Uhr ab in die durch das Signal vorgeschriebene Peilung Steuerbord achteraus vom Flaggschiff zu gelangen. Der schwache und im Verlauf des Vormittags wechselnde Wind machte es zudem schwierig, die genaue Linienrichtung festzulegen; je nach der genaueren Zeit, die man im Auge hat, schwankt Wind und Linienrichtung innerhalb der Grenzen von 2 bis 3 Strich. Tatsache ist jedenfalls, daß der Einbruch der englischen lee line-Schiffe in die alliierte Nachhut so unregelmäßig erfolgte, daß man aus den Einbruchszeiten auf eine bestimmte Formation nicht schließen kann.

Die Einbruchszeiten der einzelnen Schiffe der englischen lee line (in Minuten nach dem Einbruch des Spitzenschiffes „Royal Sovereign") waren folgende:

„Royal Sovereign"	vorderstes	Schiff	0	Minuten,
„Belleisle"	2.	„	8	„
„Mars"	3.	„	13	„
„Tonnant"	4.	„	13	„
„Bellerophon"	5.	„	15	„
„Colossus"	6.	„	20	„
„Achilles"	7.	„	15	„
„Polyphemus"	?	„	50	„
„Revenge"	9.	„	10	„
„Swiftsure"	10.	„	—	„
„Defence"			128	„
„Thunderer"			—	„
„Defiance"			—	„
„Dreadnought"			73	„
„Prince"			180	„
„Orion"			120	„

Die überlieferten Darstellungen der Schlacht, z. B. die von Mark Kerr seinem Aufsatz beigefügte Skizze des spanischen Chefs des Stabes Escano, zeigen deutlich, daß in beiden Flotten die Formationen nur ganz roh innegehalten wurden (siehe Skizze 3).

Dasselbe ist aus der Skizze zu ersehen, die Mark Kerr für den Vortrag in Korfu aus den Quellen zusammengestellt und mir zu übersenden die Güte hatte.

Die Skizze des spanischen Chefs des Stabes läßt trotz der geringeren Genauigkeit dieses Teiles doch die geringe Ordnung in Nelsons weather line kurz vor dem Einbruch in die alliierte Linie genügend deutlich erkennen. Bei Betrachtung der Bewegungen der weather line muß man nicht aus dem Auge verlieren, daß Nelson sich für seine eigene Division im Memorandum vollkommene Handlungsfreiheit vorbehalten und nur über die ihm zufallende Aufgabe so viel gesagt hatte, als für Collingwood nötig schien: „The remainder of the Enemy's Fleet, 34 sail, are to be left to the management of the Commander-in-Chief, who will endeavour to take care that the movements of the Second in Command are as little interrupted as is possible." Er konnte somit bei dem Abhalten auf den Feind morgens um 6 Uhr noch keinen bestimmten Plan gefaßt haben; das Abhaltemanöver war augenscheinlich zunächst nichts weiter als ein Mittel, näher an den Feind heranzukommen. Obgleich Mark Kerr auch für Nelsons weather line nach dem Signal Nr. 76 bei Tagesanbruch eine flache

Staffel, parallel zu Collingwoods lee line annimmt, sagt er nachher doch: „With regard to the weather line, the evidence shows that they got into some sort of line ahead or quarter line during the advance, and that the Victory steered E. by N. during the forenoon.“ Also trotz seiner Theorie über die Bedeutung des Signals Nr. 76 stimmt Mark Kerr hier der Ansicht der Gegenpartei zu, die für den Anlauf die Kiellinien-Formation oder etwas ihr Nahekommendes annimmt. Daß die weather line in ungefährer Kiellinie anlief, kann somit als erwiesen gelten.

Weniger bestimmt und klar sind Mark Kerrs Ausführungen über das, was Nelson mit seinem Anlaufkurs bezweckte. Die von „Victory“ am Morgen und Vormittag signalisierten Kurse waren: 6 Uhr morgens ONO und etwa 6 Uhr 30 Min. O. Nach dem Logbuch der „Victory“ lag dieses Schiff um 7 Uhr morgens ONO, von 8 Uhr ab OzN an. Die Schwierigkeit, die von Corbett hervorgehoben worden ist, daß Nelsons weather line sich zunächst ja auf der falschen Seite befand, so lange die alliierte Flotte nach Süden steuerte, berührt Mark Kerr gar nicht. Wollte Nelson, wie in seinem Memorandum angegeben, seinen Angriff gegen die feindliche Vorhut richten, so hätte er mit seiner weather line südlich von Collingwood stehen oder diese Stellung anstreben müssen, so lange die feindliche Flotte noch südlichen Kurs hielt. Die Kursänderung von ONO auf O kann nicht als Versuch, diese Stellung zu erlangen, angesehen werden, denn sie war auch für Collingwoods Division gültig, außerdem behielt dieses Signal nach dem Manöver des Halsens der alliierten Flotte seine Gültigkeit. Corbetts Erklärung für den englischen Anlaufkurs scheint das Natürlichste: Nelson konnte bei Tagesanbruch und noch 1 bis 2 Stunden später nicht erkennen, welches Manöver die feindliche Flotte beabsichtigte; das Manöver des Halsens hielt er für ein Abdrehen nach Osten auf Cadiz zu. Seine Kurse hatten somit lediglich den Zweck, möglichst schnell an den Feind zu kommen, um ihn an dem Entwischen in den schützenden Hafen zu hindern.

Diese Auffassung wird von Mark Kerr indirekt bestätigt, indem er betont, daß Nelson sogar noch viel später, 11 Uhr 40 Min., also nur 20 Minuten vor der Feuereröffnung, dieselbe Befürchtung hegte, daß der Feind versuchen könne, durch Einlaufen in Cadiz sich der Schlacht zu entziehen. Um diese Zeit nämlich machte Nelson das Signal an Collingwood: „J intend to push or go through the end of the enemy's line to prevent them from getting into Cadiz. Mark Kerr erklärt dieses Signal damit, daß Nelson das um 11 Uhr 30 Min. gesichtete Land, das in Wirklichkeit Trafalgar war, für Cadiz gehalten habe und deshalb bestrebt gewesen sei, in Lee der feindlichen Vorhut zu kommen, um sie festzuhalten. Wenn für diese Ansicht auch andere Anhaltspunkte, als die wohl tatsächlich vorliegende Unsicherheit des Bestecks, fehlen, so scheint sie doch die Bedeutung des sonst nicht verständlichen oben erwähnten Signals in annehmbarer Weise zu erklären.

Mark Kerr wendet sich sodann bezüglich des englischen Kurses und der Bewegungen der alliierten Flotte während des englischen Anlaufs gegen eine Behauptung Corbetts, daß die Alliierten „motionless“ gewesen wären. Corbett zitiert verschiedene Logbuchvermerke, nach denen die Schiffe der alliierten Flotte beigedreht den Angriff der

Skizze 3.

British Weather Division

British Lee Division

Combined Rear Division

Revenge
San Juan Nepomucena
Berwick
Principe de Asturias
Achille
S. Ildefonso
Argonaute
Argonauta
Montanez
Aigle
Bahama
Swiftsure
Algesiras
Pluton
Monarca
Fougueux
Mars
Belleisle
Royal Sovereign
Santa Anne
Indomptable
San Leandro
Redoutable
San Juste
Neptune
Bucentaure
Trinidad
Héros
San Agustin
Montblanch
S. Francisco de Asis
Duguay-Trouin
Rayo
Formidable
Intrépide
Scipion
Neptune
Africa

Der Plan ist eine Kopie des in Madrid befindlichen Planes, der von Escano, dem Chef des Stabes des Admirals Gravina, gezeichnet worden war. Er ist besonders wertvoll, weil er die Stellung der alliierten Nachhut und der englischen Lee Line zueinander zeigt, zumal da Escano sich in bester Lage befand, den Anlauf und den Angriff der Lee Line des Admirals Collingwood zu beobachten. Der „Royal Sovereign" hat auf dem Plan soeben die alliierte Linie in der Mitte durchbrochen, während die „Revenge" an der Queue durchgebrochen ist. Die Situation bezüglich der Nelsonschen Division ist natürlich nicht annähernd so genau, da Escano 4 sm von dieser Division entfernt war und Collingwoods Division zwischen ihm und Nelsons Division stand.

(Die Namen der englischen Schiffe sind im Original nicht angegeben.)

„Marine-Rundschau", Juni 1912.

British Lee Division

San Juan Nepomucena

Berwick

Principe de Asturias *)

Achille

S. Jldefonso

Argonaute

Argonauta

Montanez

Swiftsure

Aigle

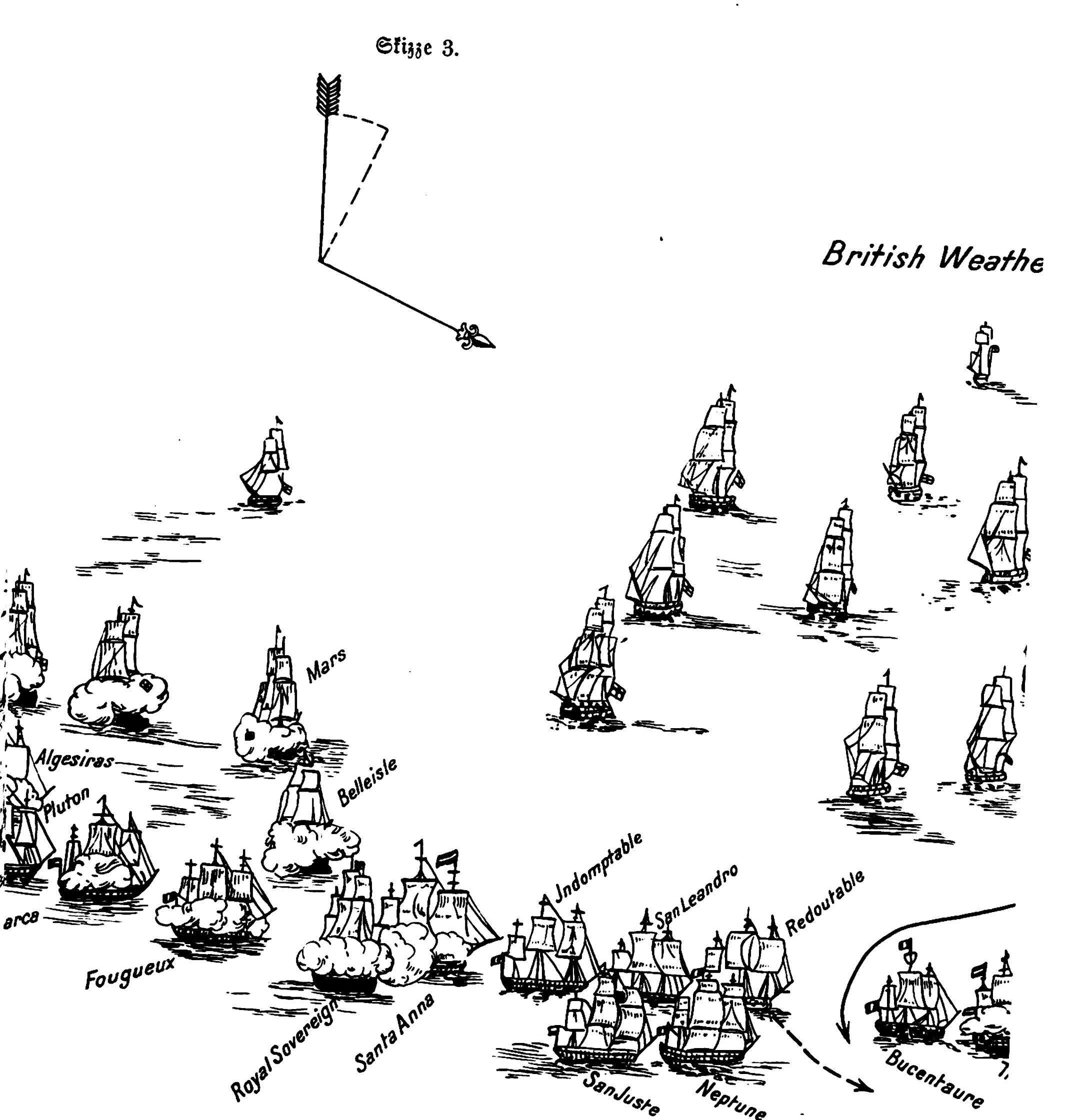
Bahama

Mon

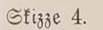
Combined Rear Division

Der Plan ist eine Kopie des in Madrid befindlichen Planes, der
Nachhut und der englischen Lee Line zueinander zeigt, zumal da
hat auf dem Plan soeben die alliierte Linie in der Mitte durchbroch
genau, da Escano 4 sm

Skizze 3.



on Escano, dem Chef des Stabes des Admirals Gravina, gezeichnet worden war. Er ist besonders we
Escano sich in bester Lage befand, den Anlauf und den Angriff der Lee Line des Admirals Collingwood
jen, während die „Revenge" an der Queue durchgebrochen ist. Die Situation bezüglich der Nelsonschen
von dieser Division entfernt war und Collingwoods Division zwischen ihm und Nelsons Division stand.
(Die Namen der englischen Schiffe sind im Original nicht angegeben.)



Skizze 4.

In dieser Skizze sind die Wegstrecken zwischen den angegebenen 4 Positionen nur angedeutet.

Engländer erwartet hätten, und kommt zu dem Schluß, daß nur die nach dem Halsen zur Nachhut gewordenen Schiffe in Bewegung gewesen seien, um sich hinter das nördliche Flügelschiff zu setzen und die neue Gefechtslinie zu bilden, während die vorderen, also nördlichen Schiffe keine Vorwärtsbewegung ausgeführt hätten. „Victory" habe von vornherein auf das 14. Schiff von vorn zu gehalten; da „Victory" keine Kursänderung notiert, während die Logbücher der andern englischen Schiffe solche enthalten, sei dies ein Beweis dafür, daß dieses 14. Schiff sich nicht viel von seiner Stelle gerührt haben könne.

Mark Kerr dagegen weist darauf hin, daß die „Victory" OzN steuerte, während sie das feindliche Gros gegen 7 Uhr morgens OzS 9 sm ab peilte. Hätte sich das feindliche Gros nicht von der Stelle gerührt, so hätte die „Victory" mit ihrem Kurse 2 sm vor dem feindlichen Spitzenschiff, nie aber an dem Punkt ankommen können, an dem sie tatsächlich die feindliche Linie erreichte.

Die beiden Ansichten dürften sich vereinigen lassen, wenn man bedenkt, daß die alliierte Linie, zum wenigsten in ihrem nördlichen Teil, der das Manöver des Halsens zuerst ausführte, von 7 Uhr morgens bis Mittag nur 4 sm Fahrt voraus zu machen brauchte, um mit der „Victory" da zusammenzutreffen, wo der Einbruch tatsächlich erfolgte. 4 sm in 5 Stunden ist allerdings streng genommen immerhin eine Vorwärtsbewegung; aber auch beim Beiliegen wird etwa 1 sm Fahrt in der Stunde wohl im Schiff geblieben sein, schon um das Schiff steuerfähig zu halten. Man kann also ein Beigedrehtliegen und somit ein Motionless-Sein ohne grobe Ungenauigkeit gleichfalls annehmen.

Ein fernerer Punkt, in dem die englischen Autoritäten bezüglich der Bewegungen der weather line verschiedener Meinung sind, betrifft die kleine Kursänderung nach Backbord, die „Victory" nach vereinzelten Nachrichten vornahm, anscheinend, um bei der alliierten Vorhut den Glauben zu erwecken, daß ein Angriff auf sie beabsichtigt sei. Colomb, Bridge und Thursfield nehmen diese kleine Schwenkung an, und zwar hauptsächlich gestützt auf eine Nachricht von Admiral Codrington, dem Kommandanten des „Orion" in der Schlacht bei Trafalgar, eine Aussage indes, die Codrington viele Jahre später machte, so daß ihre Richtigkeit als zweifelhaft gelten darf. Corbett nimmt dieses Ausholen nach Backbord nicht an, weil abgesehen von dieser zweifelhaften Nachricht kein Schiff eine solche Kursänderung erwähnt; nur das Logbuch des „Thunderer" (11. Schiff der lee line) enthält eine Notiz über eine Kursänderung der „Victory" nach Steuerbord kurz vor dem Einbruch in die feindliche Linie; dieses Drehen nach Steuerbord war lediglich deshalb erforderlich, weil „Victory" bisher auf den Vierdecker „Santissima Trinidad" als das voraussichtliche Flaggschiff des feindlichen Flottenchefs hingehalten hatte, dann aber um das Heck des „Bucentauro", des Hintermanns des „Santissima Trinidad", herumgehen mußte, da zwischen den beiden Schiffen keine Lücke war.

Mark Kerr ist der Meinung, daß die Aussage des Admirals Codrington Glauben verdient, daß also tatsächlich eine Schwenkung nach Backbord ausgeführt wurde, um dadurch die feindliche Vorhut in Schach zu halten und an einer Wendung, zur Unterstützung der angegriffenen Teile der alliierten Linie zu hindern. Mark Kerr

führt zum Beweise der Richtigkeit seiner Ansicht eine kleine Episode an, die im Logbuch des „Téméraire", des Hintermanns der „Victory", enthalten ist. Dort ist vermerkt:

12 Uhr 15 Min. Leesegel ein und an den Wind gegangen,
12 „ 18 „ Feind begann zu feuern,
12 „ 30 „ „Victory" eröffnete Feuer: legten sofort Ruder Steuerbord (Originaltext: put our helm to port d. h. Ruderpinne nach Backbord, Ruderblatt und Drehung des Schiffs nach Steuerbord), um von der „Victory" freizuscheren, und eröffneten unser Feuer gegen „Santissima Trinidad" und ihre beiden Vorderleute, als das Gefecht allgemein wurde.

Mark Kerr folgert nun: „Téméraire" befand sich erwiesenermaßen kurz vor dem Einbruch in die feindliche Linie so dicht hinter „Victory", daß sein Außenklüverbaum zeitweise das Heck der „Victory" berührte. Da „Téméraire" an den Wind gegangen, d. h. also bei dem herrschenden nordwestlichen Wind — nach heutiger Ausdrucksweise bei uns — Ruder Backbord gelegt hatte und nachher Ruder legen mußte, um von seinem Vordermann, der „Victory", frei zu scheren, so mußte also auch „Victory" an den Wind gegangen, d. h. die fragliche Schwenkung nach Backbord ausgeführt haben, sonst hätte sich „Victory" nicht vor „Téméraire" befinden können. Anderseits kann die Bewegung der „Victory", die sie in Gefahr brachte, mit „Téméraire" zu kollidieren, nur die Drehung zurück nach Steuerbord zum Einbruch hinter „Bucentauro" gewesen sein, eine Drehung, die das Heck der „Victory" zum Ausschlagen und vor den Bug des „Téméraire" bringen mußte. Hätte „Victory" bei der zweiten Drehung nach Backbord gedreht, so hätte sie sich zwischen „Téméraire" und die drei feindlichen Schiffe („Santissima Trinidad" nebst beiden Vorderleuten) gelegt; „Téméraire" hätte also nicht, wie er in seinem Logbuch angibt, auf diese Schiffe feuern können.

Diese ganze Darstellung zeigt, daß die vieldiskutierte Drehung der „Victory" nach Backbord ein ganz kurzes, nur wenige Minuten dauerndes Manöver gewesen sein kann. Das würde dann auch die Erklärung dafür abgeben, daß dieses Manöver von den andern Schiffen unbemerkt blieb. Da auch die französischen und spanischen Logbücher anscheinend nichts darüber enthalten, so scheint der von Nelson damit etwa beabsichtigte Zweck, die feindliche Vorhut von der Unterstützung des Zentrums und der Nachhut abzuhalten, nicht erreicht worden zu sein, d. h. die Untätigkeit des Dumanoirschen Flottenteils ist auf andere Gründe zurückzuführen. Eine besondere taktische Feinheit wird man sonach, wenn man auch diese Schwenkung nach Backbord an sich als Tatsache anzuerkennen haben wird, in dem Manöver kaum erblicken können, obgleich Admiral Codrington in der mehrerwähnten Aussage erzählt, daß er sich entsinne, zu seinem I. Offizier damals bemerkt zu haben: „How beautifully the Admiral is carrying into effect his intentions." Unter diesen „intentions" Nelsons verstand Codrington, wie aus dem weiteren Wortlaut hervorgeht, die Ausführung einer Scheinbewegung gegen die feindliche Vorhut.

Der letzte Punkt, in dem Mark Kerr sich in Gegensatz zu Corbett stellt, betrifft die Absicht Nelsons nach dem Passieren des „Bucentauro". Corbett entwickelt hierfür — erstmalig — die Ansicht, die weather line habe nach dem Durchbruch in Lee der feindlichen Linie an den Wind gehen und aufsegeln wollen, um beim Passieren der

einzelnen Vorhutschiffe jedem eine Breitseitlage zu geben und sodann die ganze Vorhut durch Engagement von Lee aus — im Sinne Howes — festzuhalten; die Ausführung dieser Absicht sei durch das Steckenbleiben der „Victory" in der feindlichen Linie beim Durchbruch verhindert worden. Mark Kerr führt nun — und wohl mit Recht — aus, daß die Idee, in Lee einer Beimwindlinie von 13 Schiffen bei schwachem Wind aufsegeln zu wollen, vom seemännischen Standpunkt als Unding bezeichnet werden muß; auch wäre bei Ausführung eines solchen taktischen Planes die Wendung der alliierten Vorhutschiffe (nach Backbord) und darauffolgende Doublierung der englischen lee line nicht verhindert worden. Der letztangeführte Grund scheint insofern allerdings nicht stichhaltig, als tatsächlich die Schiffe der englischen weather line, soweit sie dies konnten, die alliierte Linie durchbrachen. Die Bindung der zehn nicht angegriffenen alliierten Vorhutschiffe unter Dumanoir wurde erreicht und wäre auch im Fall des Planes, in Lee aufzusegeln, erreicht worden durch das allmähliche, hintereinander erfolgende Herankommen der hinteren Schiffe der weather line; solange dieses Ansegeln stattfand, hätten die alliierten Vorhutschiffe in beiden Fällen die Wendung nicht riskieren können.

Es wäre zum Schluß noch anzuführen, daß Kapitän Mark Kerr außer den vorstehend erwähnten sachlichen Gründen für seine Behauptungen auch noch eine Sichtung der für die einzelnen Punkte in Betracht kommenden Quellen vornimmt und zu dem Schluß kommt, daß diejenigen an der Schlacht beteiligten Offiziere, die seine Anschauung unterstützen, gerade solche Persönlichkeiten sind, die unter Berücksichtigung aller Verhältnisse (Verständnis für die Absichten Nelsons, Stellung, die gute Übersicht über die Vorgänge ermöglichte) die meiste Glaubwürdigkeit verdienen.

Des besseren Überblicks halber möchte ich Mark Kerrs Behauptungen und mein auf eine vergleichende Betrachtung der verschiedenen vorliegenden Anschauungen gestütztes Gutachten noch punktweise zusammenfassen:

1. Mark Kerr: Signal 76 bedeutet: Abhalten zugleich oder mittels Gefechtswendung. Die beiden englischen Divisionen wurden durch Ausführung dieses Signals gegen 6 Uhr morgens in zwei flache Staffeln, parallel zur feindlichen Flottenlinie gebracht. Gutachten: Bedeutung des Signals zweifelhaft; jedenfalls fand die behauptete Staffelbildung nicht statt. Die beiden Divisionen bewegten sich in zunächst ungeordneten, dann mehr kiellinienartigen Formationen ostwärts.

2. Die Gefechtslinie der alliierten Flotte wies eine doppelte Krümmung auf, die große Konkavität in der Mitte, entstanden durch allmähliches Einscheren der hinteren Schiffe in die neue Gefechtskiellinie nach dem Halsen, ferner einen kleinen Knick vorn, entstanden durch Raumen des Windes und entsprechende Backborddrehung des Führerschiffs. Gutachten: Die doppelte Krümmung muß angenommen werden; der Grund für den mittleren Knick kann auch das Einrangieren des Gravina-Geschwaders in die Gefechtslinie gewesen sein.

3. Collingwood machte gegen 9 Uhr für seine Division das Signal, Staffel Steuerbord achteraus zu bilden, um seine Schiffe ungefähr parallel zur feindlichen Linie zu bringen. Gutachten: Dieses Signal und sein Zweck werden allgemein so aufgefaßt, wie Mark Kerr es angibt. Die genaue Linienrichtung der englischen lee line

sowohl, wie des südlichen Teils der alliierten Flotte wird sich nicht einwandfrei festlegen lassen, weil beide Flottenteile nicht in vollkommen geordneter Formation fuhren. Die Staffelbildung bestand bei der unter 1 verteidigten Auffassung in einem Aufmarschieren des rechten Flügels, nicht in einer Fahrtverminderung.

4. Daß die englische weather line bald in Kiellinie kam, nimmt auch Mark Kerr an; er teilt damit die auch sonst übliche Anschauung.

5. Den Anlaufkurs der englischen weather line erklärt Mark Kerr durch ein Vorhalten, während die alliierte Flotte sich vorwärts (nach Norden) bewegte. Gutachten: Eine solche langsame Vorwärtsbewegung, etwa 1 sm in der Stunde, wird anzunehmen sein.

6. Die Erklärung Mark Kerrs für das Signal: I intend to push etc. (Verwechslung Trafalgars mit Cadiz) scheint annehmbar.

7. Die Annahme Mark Kerrs, daß die englische weather line kurz vor dem Einbruch in die feindliche Linie eine ganz kurze Scheinschwenkung nach Backbord ausführte, ist wohl als zutreffend anzunehmen.

8. Die Zurückweisung der von Corbett angeführten Auffassung, daß die weather line beabsichtigt habe, in Lee der feindlichen Vorhut aufzusegeln, ist aus seemännischen Gründen als berechtigt anzuerkennen. Der zweite Grund Mark Kerrs gegen die Ansicht Corbetts, daß ein Durchbruch nach Lee die Wendung der alliierten Vorhut offen gelassen hätte, ist dagegen nicht stichhaltig.

Mit der als Gutachten bezeichneten Beurteilung der zur Diskussion gestellten Punkte ist nicht eine endgültige Entscheidung, sondern lediglich eine — meist zwischen den verschiedenen Ansichten vermittelnde — meines Ermessens allen bisher bekannten Umständen am besten Rechnung tragende vorläufige Problemlösung beabsichtigt. Solange das Quellenmaterial nicht erweitert wird, dürften sichere Schlüsse oder endgültige Urteile über die einzelnen noch zweifelhaften Punkte nicht möglich sein; insofern kann man also bezüglich einiger Punkte nur von größerer oder geringerer Wahrscheinlichkeit dieser oder jener Auffassung sprechen. Es scheint indes durchaus nicht ausgeschlossen, daß noch neue Quellen, z. B. die bisher vermißten Logbücher oder sonstige Aufzeichnungen, Trafalgar betreffend, gelegentlich entdeckt werden, die eine Änderung der vorstehenden Urteile erforderlich machen.

Ich möchte übrigens nicht unerwähnt lassen, daß Professor J. Corbett auf meine Anfrage, wie er sich zu den Ansichten des Kapitäns Mark Kerr stelle, seine im mehrfach erwähnten Werk „The Campaign of Trafalgar“ niedergelegten Anschauungen, insbesondere die über die Bedeutung des Signals 76 und den Anlauf der englischen Flotte in zwei Kiellinien, aufrecht erhielt und sich in letzterer Hinsicht insbesondere auf das Zeugnis Collingwoods und Kapitän Moorsoms stützte, die beide in ihren Berichten von „columns“, d. h. Kiellinien sprechen, sowie auf eine Äußerung des Earl of St. Vincent, der 1806 ausdrücklich den end-on Angriff Nelsons bestätigte.

Wenn dieser Punkt im Sinne Corbetts annehmbarer erscheint, so habe ich in anderen Einzelheiten doch die von Corbett abweichende Ansicht Mark Kerrs als die einleuchtendere bezeichnen zu müssen geglaubt, weil sie den seemännischen Standpunkt besser vertrat.

Das aber kann der mit seekriegsgeschichtlichen Studien beschäftigte Seeoffizier den vorstehend skizzierten Streitfragen zu seiner Beruhigung entnehmen, daß über die großen Züge des Schlachtenbildes jetzt schon Einvernehmen erzielt ist und daß die strittigen Punkte, auch wenn sie anders, als zur Zeit möglich, beurteilt werden müßten, die taktischen Schlüsse, die aus der Schlacht von Trafalgar gezogen worden sind, nicht mehr umzustoßen vermögen. Vor allem muß darauf hingewiesen werden, daß die von Admiral Colomb eingeleiteten Versuche, die Vorgänge der Schlacht mit dem Memorandum Nelsons vom 9. Oktober 1805 formell in Übereinstimmung zu bringen, um dadurch das vorausblickende Führergenie Nelsons als noch bewundernswerter hinzustellen, in der Anlage verfehlt sind, weil das Memorandum gar keine strikte Normalformation oder bestimmte, absolut gültige Bewegungen vorschreibt. Die Sätze: „The Second in Command will . . . have the entire direction of his Line“ . . . . ferner: „I should probably make the Second in Command's signal to lead through“; „the whole impression of the British Fleet must be to overpower from 2 or 3 Ships ahead of their Commander-in-Chief“; „something must be left to chance . . . :“; no Captain can do very wrong . . . .“; „the signal will most probably then be made for the Lee Line to bear up together“; the entire management of the Lee Line, after the intentions of the Commander-in-Chief are signified, is intended to be left to the judgment of the Admiral commanding that Line und andere mehr lassen zur Genüge erkennen, daß Nelson in seinem Memorandum zwar die wahrscheinlichste Entwicklung skizziert, aber nicht als Befehl, sondern als Anhalt; sowohl der „Second in Command“ als auch er selbst als Leiter der weather line soll den Umständen nach handeln. Die taktischen Ziele sind in allgemeinen Umrissen klar hervorgehoben, die Mittel zu ihrer Erreichung bleiben den verantwortlichen Führern überlassen. Diese allgemeinen Ziele sind durch die tatsächliche Ausführung des „Nelson touch“ erreicht worden; darin liegt das Vorbildliche und die Größe des Führergenies Nelsons, daß er das Maß der Anordnungen mit der erforderlichen Selbständigkeit der Unterführer ins richtige Verhältnis zu bringen und das Verständnis für seine Absichten in solchem Grade bei seinen Kommandanten zu wecken wußte, daß das Zusammenwirken aller Gefechtseinheiten auf das vom Führer erstrebte Ziel hin unter allen Umständen gesichert blieb. Rodneys große Enttäuschung am 17. April 1780 läßt erkennen, daß diese Gabe, die intellektuelle Leistungsfähigkeit der Untergebenen richtig einzuschätzen und deren geistige Mitarbeit taktisch auszunutzen, auch bei sonst talentierten und erfahrenen Flottenchefs gänzlich fehlen kann.

Wenn somit auch für den Seekriegshistoriker vom Fach noch eine Reihe interessanter Fragen bezüglich der Trafalgar-Taktik zu lösen sind: der Seeoffizier, der aus den Erfahrungen der Vergangenheit sich Rats erholen will für moderne taktische Probleme, kann dies auf Grund der einwandfrei bewiesenen Tatsachen tun, ohne Gefahr zu laufen, seine Folgerungen später revidieren zu müssen. Dies und die allgemeine Erwägung, daß seekriegshistorisch-kritische Forschungen außerhalb der Berufssphäre des modernen, vielseitig beanspruchten Seeoffiziers liegen, läßt es vielleicht fraglich erscheinen, ob Untersuchungen wie die vorliegende vor das Forum der Allgemeinheit der

Seeoffiziere gehören. Indes wird doch gerade das hier behandelte Thema — die Trafalgar-Taktik — in erster Linie beanspruchen können, als Ausnahme von der allgemeinen Regel behandelt zu werden; sodann zeigt die Behandlung der vorstehenden taktischen Fragen durch einen für dieses Spezialgebiet der Seekriegsgeschichte interessierten Seeoffizier besonders deutlich, wie eine solche Mitarbeit des seemännischen Praktikers mit dem Historiker vom Fach in seetaktischen Einzelheiten eine Reihe von wertvollen Hinweisen zeitigen kann, die dem Historiker nicht geläufig sein können und daher bei Behandlung vom rein historisch-fachmännischen Standpunkt übersehen werden. Die Bearbeitung der Trafalgar-Probleme durch die im Text mehrfach erwähnten englischen Admirale hat denn auch tatsächlich verschiedene bisher nicht beachtete Punkte und Streitfragen geklärt, und der hier besprochene Beitrag des Kapitäns Mark Kerr wird, auch ohne daß allen Behauptungen darin beigetreten zu werden braucht, doch als dankenswerte Bereicherung unserer Spezialkenntnisse von der Trafalgar-Taktik bezeichnet werden müssen.

Kontreadmiral z. D. Glatzel.



Einige militärische Grundsätze und ihr Einfluß auf die Kriegschiffkonstruktion.

(Nach einem Vortrage des Admirals Sir R. Custance.)

In der diesjährigen Jahresversammlung der Institution of Naval Architects, die am 27. März in London stattfand, hielt Admiral Sir Reginald Custance, K. C. B., K. C. M. G., C. V. O., einen sehr bemerkenswerten Vortrag über das obenstehende Thema.

In seiner Einleitung wies Admiral Custance auf die Arbeitsteilung zwischen Seeoffizier und Techniker in der Konstruktion hin. Das Kriegschiff verkörpert die taktischen und strategischen Ideen seines Zeitalters. Sache des Seeoffiziers ist es, diese zu prüfen, die falschen zu verwerfen und den richtigen sowie den militärischen Grundsätzen, auf denen sie beruhen, ihre richtige Stelle zuzuweisen. Der Schiffbauer kleidet die so gewonnenen Ideen in die Form eines Entwurfs.

Wie erhält der Seeoffizier seine Ideen? Durch ein umfassendes und eingehendes Studium des Krieges, in der alten wie in der neuen Zeit. Das Menschliche darf neben dem Materiellen nicht fehlen. Ohne dieses Studium können die richtigen militärischen Prinzipien nicht erkannt werden. Man zieht dann aus einzelnen Gefechten und Friedensexperimenten falsche oder irreführende Schlüsse und läßt der Phantasie zu viel Spielraum. Als Beispiel für einen solchen Fall führt der Vortragende das Gefecht zwischen „Monitor“ und „Merrimac“ an, die einander bekanntlich 3½ Stunden lang beschossen, ohne wesentliche Erfolge zu erzielen. Daraus schloß man seinerzeit, daß die Ramme zuverlässiger als das Geschütz sei, und gab in den jetzt folgenden Schiffskonstruktionen nichts mehr auf die Zahl der Kanonen. Sir Reginald glaubt, die Theorie und die Praxis des Krieges aller Zeiten, zu Lande und zu Wasser, widerspräche diesem Verfahren. Es sei übereilt gewesen, und bei eingehender Überlegung wäre man wohl zu anderen Schlüssen gekommen.

In der nun folgenden Abhandlung wird nur die Artillerie besprochen, die anderen beiden Waffen, Torpedo und Ramme, nicht.

Der Zweck der artilleristischen Armierung ist es, mehr wirksame Treffer zu erzielen, als empfangen werden. Das einfachste Mittel besteht darin, eine größere Zahl wirksamer Geschütze ins Gefecht zu bringen als der Gegner. Aus diesem Grunde führten Schiffe und Forts in der Zeit der nicht weittragenden Artillerie ihre Kanonen in drei oder sogar vier Etagen. Mit weittragenden Geschützen ist dies nicht nötig, da man sie auf eine große Länge verteilen und ihr Feuer trotzdem konzentrieren kann. Die Verteilung der Artillerie unter Konzentrierung des Feuers ist in modernen Landschlachten als Vorteil erkannt worden, und die Armeen haben ihn sich zunutze gemacht. Die Flotten taten dies bisher noch nicht.

Die Segelschiffszeit bewies wiederholt, daß eine gleichbleibende Gefechtsentfernung und Peilung ein taktisches Erfordernis ist, um hohe Trefferzahlen zu ermöglichen. Das bedeutet, daß die Schiffe parallele Kurse, einerlei ob Kurven oder gerade Linien, steuern müssen, und zwar mit dem Bug in der gleichen Richtung. Die

Einführung des Dampfes änderte nichts daran. Das Versagen des Geschützes bei Lissa ist nicht dem Gebrauch des Panzers zuzuschreiben, sondern dem Umstande, daß man dieses Erfordernis nicht beachtete. Zeigte doch die Zurückweisung des „Formidabile" durch die Batterie Madonna in San Giorgio, wie wirksam das Geschütz damals sein konnte, wenn Entfernung und Peilung konstant blieben. Was die Zukunft auch bringen mag, während des russisch-japanischen Krieges zeigten mehrere Gefechte, daß dieselben Prinzipien auch damals noch Geltung hatten.

Auf welche Gefechtsentfernung sollte man nun vorbereitet sein? Auf alle; denn besondere Umstände oder der Feind vermögen einem die Wahl zu nehmen. Man darf weder eine hohe Entfernung als Nachteil empfinden, noch sich auf „entscheidender Gefechtsentfernung" durch die größere Masse des feindlichen Feuers erdrücken lassen. Früher genügte man diesen Bedingungen, indem man in der Armierung jedes einzelnen Schiffes lange Kanonen und Karronaden vereinigte. Die aus langen Geschützen bestehende Hauptarmierung war für das Feuer auf große Entfernung bestimmt, die Nebenarmierung aus nicht weittragenden Geschützen hatte den Zweck, auf entscheidender Gefechtsentfernung die Wirkung zu vergrößern, die mit dem gegebenen Gewicht der Artilleriearmierung zu erreichen war. Dieses während des amerikanischen Freiheitskrieges aufgestellte Prinzip behielt bis zur Einführung des Panzers seine Geltung, also während einer Periode von 80 Jahren, von denen 28 Kriegsjahre waren. Nachdem man damals von ihm abgekommen war, wurde es später wieder eingeführt und ist jetzt noch Gegenstand von Meinungsverschiedenheiten. Darüber, daß es in der Vergangenheit gesund war, können keine Zweifel bestehen. Man hat nur zu entscheiden, ob es auch unter den Bedingungen der Gegenwart gilt. Als Voraussetzung muß zunächst festgestellt werden, daß das Gewicht zweier 30,5 cm-Kanonen mit Lafetten und Munition etwas größer angenommen werden kann, als das dreier 23 cm- oder fünfzehn 15 cm-Geschütze. Das Verhältnis der Treffergeschwindigkeiten (rapidity of hitting) dieser Kaliber unter den Bedingungen des gunlayer's test darf wie 1 : 2 : 3 gesetzt werden. Für ein bestimmtes Artilleriegewicht würde demnach das Verhältnis der erreichbaren Trefferzahlen sein:

2 von 385,6 kg (850 lb), 6 von 172,4 kg (380 lb), 45 von 45,4 kg (100 lb).

Auf große Entfernungen würde die Trefferzahl des kleinsten der drei Kaliber abfallen, aber selbst wenn man ein solches Zugeständnis macht, so scheint es doch, daß dieses Geschütz auf „entscheidende Entfernung" mehr im Verhältnis zu seinem Eigengewicht hergeben würde als das schwerste Kaliber.

Die „entscheidende Gefechtsentfernung" kann als die Entfernung definiert werden, in der einer der Kämpfer in begrenzter Zeit eine solche Überlegenheit entfaltet, daß der andere außer Gefecht gesetzt wird. Sie ist von dem „unmittelbar Längsseitliegen" der Zeit Nelsons allmählich in dem Maße gewachsen, wie die Geschütze und die Mittel zu deren Bedienung verbessert wurden. Während des Krimkrieges und des amerikanischen Bürgerkrieges betrug sie etwa 800 Yards (731 m). In der Zeit der ersten gezogenen Geschütze ging sie dann auf etwas weniger als 1200 Yards (1097 m) und fuhr fort zu steigen, bis sie in der Schlacht am Yalu 1894 eine Entfernung nicht über 2500 Yards (2285,95 m) und in den Schlachten des russisch-japanischen Krieges eine solche unter 5000 Yards (4571,90 m) erreichte. Sie ist eine veränder-

liche Größe, die vom Wetter und anderen Bedingungen abhängt. Während einer gewissen Zeit schienen die Meinungen teilweise zu sehr großen Entfernungen hinzuneigen; neuerdings streben jedoch erhöhte Erfahrung und Überlegung, sie zu mäßigen. Der große Unterschied, der sich aus einem Streben nach der Entscheidung auf große Entfernungen und auf geringe ergibt, wird durch die Tatsache gezeigt, daß das Gefecht am 10. August 1904 fast 7 Stunden und das bei Ulsan fast fünf dauerte, ohne daß in jedem Fall die Entscheidung vollständig war, während der Höhepunkt der Schlacht von Tsuschima nach 40 Minuten erreicht wurde.

Man kann folgern, daß ein entschlossener Mann, der den Entscheid anstrebt, nicht nur versuchen wird, sich dem Feinde so schnell wie möglich auf „entscheidende Gefechtsentfernung" zu nähern, sondern sich auch dort mit allen Geschützen im Feuer in gleichbleibender Entfernung und Peilung vom Gegner zu halten. Wie er diese Annäherung bewerkstelligen und auf welche Entfernung er aufdrehen wird, um seine Artillerie ins Gefecht zu bringen, sind Fragen, die nur zur Zeit des Kampfes selbst und unter ihren Bedingungen entschieden werden können. Der Feind darf keine Gelegenheit bekommen, so viel Treffer zu erzielen, daß er einen Vorteil erringt, bevor sein Feuer niedergekämpft wird. Infolge der dauernden Änderung der Entfernung wurden in den Gefechten zwischen der „Alabama" und „Kearsarge", zwischen „Weehawken" und „Atlanta", bei Mobile 1864, bei Lissa 1866, bei Point Angamos 1879, bei dem Yalu 1894 und in zwei Schlachten des russisch-japanischen Krieges während der Annäherung der Gegner entweder keine oder nur sehr wenig Treffer erreicht. In allen diesen Gefechten gewann ohne Ausnahme die Seite, die anfangs ihr Feuer zurückhielt. Ferner kann die Trefferzahl des Feindes durch die Bedingungen des Wetters oder durch geschickte Manöver während der Annäherung, wie das des Admirals Togo in der Schlacht bei Tsuschima, verringert werden. Aus allen diesen Überlegungen darf man folgern, daß es einem entschlossenen Offizier gelingen wird, schnell und ohne schwere Verluste auf solche Entfernungen heranzukommen, in denen sein Feuer völlig wirksam ist, also tatsächlich zum Nelsonschen Prinzip zurückzukehren, seine Schiffe den feindlichen auf moderne „entscheidende Gefechtsentfernung" „längsseit" zu legen. Eine weitere Folgerung heißt: das Breitseitfeuer ist der entscheidende Faktor; Bug- und Heckfeuer sind außer bei der Verfolgung und im Rückzug von geringem Wert.

Admiral Custance geht dann dazu über, den taktischen Wert der Geschwindigkeit zu besprechen. Er erwähnt den Ausgleich einer unterlegenen Fahrt durch Abdrehen und den Vorzug der höheren Geschwindigkeit, wenn die Schlacht nicht im freien Seeraum stattfindet. Seiner Meinung nach ist eine hohe Geschwindigkeit kein wichtiger taktischer Faktor. Ferner folgert er aus der Behauptung, die Entscheidungsschlachten der Zukunft würden in fast geraden, parallelen Linien gefochten werden, es werde möglich sein, eine sehr große Zahl von Schiffen gleichzeitig ins Gefecht zu führen. Sodann fährt er in seinen artilleristischen Erörterungen fort.

Wie wichtig es ist, eine größere Zahl von Geschützen als der Gegner ins Gefecht zu bringen, sieht man, wenn man die kurze Zeit, die dazu nötig war, 1855 bei Kinburn und 1865 bei Port Fisher die feindliche Artillerie zum Schweigen zu bringen, mit der langen Zeit vergleicht, deren 1882 die britische Flotte vor Alexandria zu diesem Zwecke bedurfte, weil sie nur eine kleine Anzahl von Geschützen hatte und

diesen nicht genug Gelegenheit zu treffen bot. In den Schlachten zwischen den Japanern und den Russen brachten die ersteren die größere Zahl von Geschützen ins Gefecht. Am 10. August war die Überlegenheit zuerst 63, später 73 zu 52 oder etwa 40 Prozent, bei Ulsan 43 zu 30 oder rund 43 Prozent, bei Tsuschima 127 zu 98 oder fast 30 Prozent.

Es folgt die Besprechung der Genauigkeit des Feuers.

Bei Lissa erhielten die österreichischen Schiffe 412 Treffer, solche an Masten und Takelage mit einbegriffen. Nach Schätzung stellen diese etwa 22 Prozent Treffer des Feuers der italienischen Panzerschiffe dar. Bei Point Angamos scheinen die Chilenen 28 Prozent Treffer gehabt zu haben. In beiden Gefechten war die Entfernung sehr gering. Am Yalu erreichten die chinesischen 30,5 cm-Geschütze anscheinend 5 und die Amerikaner bei Santiago 3,2 Prozent. Während des russisch-japanischen Krieges wurden die folgenden Trefferprozente erzielt:

	Russen	Japaner
Chemulpo	0 Prozent	20 cm-Geschütze 10,7 Prozent 15- u. 4,7 cm- „ 3,2 „
10. August	1 „	6 bis 7 „
Ulsan	unter 2 „	nicht über 6 „

Bei Tsuschima sanken so viele russische Schiffe, daß die Trefferprozente unbekannt blieben. Sie waren aber wahrscheinlich auf beiden Seiten höher, da die Spitzenschiffe erst auf 6400 Yards (5852 m) Feuer eröffneten und das Gefecht bei 4500 Yards (4114,71 m) seinen Höhepunkt erreichte, obgleich es mit wechselnder Entfernung fortgesetzt wurde, die mitunter viel größer war, aber auch zeitweilig bis auf 3000 Yards (2743,14 m) oder noch weniger hinunterging. Die oben genannten Prozente sind sehr gering und zeigen, wie nötig es ist, die Entfernungen nicht nur konstant zu halten, sondern sie auch verhältnismäßig kurz zu bemessen.

Die Versuche, die man gemacht hat, um den Irrtümern entgegenzuwirken, die mit dem Feuer von Bord eines Schiffes auf hoher See und in Fahrt unzertrennlich sind, bewegen sich in zwei Richtungen. Die eine Methode besteht darin, eine große Zahl von Schüssen zu feuern. Sie verlangt eine mehr oder weniger zahlreiche Batterie und ist mit der Idee von der „entscheidenden Gefechtsentfernung“ eng verbunden. Die andere verbessert die Genauigkeit des Feuers und führte schließlich zu einer Vergrößerung des Kalibers unter Beschränkung der Zahl der Geschütze, wie zu einem Streben nach großen Gefechtsentfernungen. Zwei verschiedene Prinzipien arbeiten hier gegen- statt miteinander. Das Prinzip der Zahl hat sich in den Kriegen der Vergangenheit als zuverlässig erwiesen, und diese haben gezeigt, daß, wenn die eine Seite entschlossen ist, die andere ein entscheidendes Gefecht nur durch den Rückzug vermeiden kann. Das Prinzip der Genauigkeit ist in seiner augenblicklichen Entwicklung ein Friedensprodukt und baut sich auf dem falschen Gedanken auf, die eine Partei könne die Entfernung stets gegen den Willen der anderen bestimmen. Das nur im Frieden erprobte Prinzip der Genauigkeit strebt danach, das im Kriege bewährte Prinzip der Zahl zu untergraben und zu zerstören. Ist es klug oder ungefährlich, diese Tendenz zu weit zu treiben, indem man das Kaliber der Geschütze über die

Gebühr steigert und ihre Zahl in gleicher Weise verringert oder indem man die Feuerleitung überzentralisiert (over-centralising the control)?

Sir Reginald schreitet sodann zur Erörterung der Wirkung des Geschützfeuers.

Im russisch-japanischen Kriege verursachte die Hälfte der 30,5- und 15 cm-Treffer weder Personalausfall noch eine solche Beschädigung des Materials, daß die Kampfkraft der Schiffe darunter litt. Die Erfahrung von Ulsan und Tsuschima scheint zu sagen, daß, obwohl der Höhepunkt des Gefechts früher erreicht sein mochte, über 100 Treffer hochexplosiver Sprenggranaten aus den Geschützen der damaligen Zeit dazu nötig waren, um ein Linienschiff vollständig außer Gefecht zu setzen. Die Ungenauigkeit des Feuers und die nötige große Menge von Treffern deuten darauf hin, daß man eine sehr erhebliche Anzahl von Schüssen abgeben muß, bevor man eine Entscheidung erreichen kann. Dies gilt ganz besonders für große Gefechtsentfernungen.

Vor dem Kriegsgericht über Nebogatow sagte ein Schiffbaumeister, der sich während der Schlacht von Tsuschima an Bord des „Orel" befand, aus, das Schiff sei von zweiundvierzig 30,5 cm-Granaten getroffen worden, und zwar von fünfzehn solchen Geschossen allein während eines Zeitabschnittes von 20 Minuten gegen Ende des Tages. Wenn man die Wirkung der 30,5 cm-Granaten mit der der 15 cm, soweit sie bekannt geworden ist, vergleicht, so findet man, daß bei Tsuschima elf 30,5 cm-Granaten im Durchschnitt je 13 Personalausfälle verursacht haben sollen gegen je 7 von acht 15 cm-Granaten. Für den 10. August sind die Zahlen 12 und 13 bei weniger Treffern beider Kaliber. Es wird allgemein angenommen, in der zuerst genannten Schlacht seien nur Sprenggranaten auf japanischer Seite verfeuert worden, während man es bezweifelt, daß in der letzteren alle Granaten eine brisante Sprengfüllung hatten. Man darf die Zahlen nicht zu hoch einschätzen; sie zeigen aber doch, daß man in der Annahme geläufiger Doktrinen vorsichtig sein und stets genaue Forschungen anstellen sollte. Ferner scheinen sie anzudeuten, daß das schwere Geschütz in der jüngsten Vergangenheit zu hoch eingeschätzt worden ist. In Friedensexperimenten läßt man die Granate gewöhnlich die gewünschte Stelle genau treffen. Man vergißt, wie schwer es ist, sie auch in der Schlacht dorthin zu bringen. Bei dem achtunggebietenden Anblick der Wirkung, die eine schwere Granate hervorbringt, schüttelt man den Kopf und geht hinweg über die eines kleinen Kalibers. Man vergißt, daß der Feind am wirksamsten geschlagen wird, wenn man sein Personal außer Gefecht setzt und seine Geschütze zum Schweigen bringt. Die hier angeführten Kriegsergebnisse zeigen anscheinend, daß das kleinere Kaliber als Mittel zu diesem Zweck durchaus nicht zu verachten ist. Die erreichte Wirkung hängt nicht nur von der Größe des Geschosses ab, sondern auch von der Stelle, an der es trifft. Bei Ulsan setzte eine 20 cm-Granate über 70 Mann auf „Iwate" außer Gefecht, und am 10. August machte ein Sechspfünder ein 25 cm-Geschütz an Bord der „Pereswjät" unbrauchbar. Ein kleines Geschoß auf den richtigen Fleck ist wirksamer als ein schweres auf den falschen. Es ist aber schwer, den richtigen Fleck im Gefecht zu entdecken, noch schwerer, ihn zu treffen. Ferner beweisen die Tatsachen, daß es ein Fehler ist, die artilleristische Wirkung von Schiffen nur durch die Gesamtgewichte der Breitseiten zu vergleichen. Tut man das, so nimmt man an, ein 850 lb (385,6 kg) schweres 30,5 cm-Geschoß werde die Kampfkraft eines Schiffes im Durchschnitt ebenso herabsetzen, wie acht

100 lb (45,4 kg) schwere 15 cm-Geschosse. Diese Voraussetzung scheint nicht richtig. Die Methode galt, als die Geschütze der Linienschiffe noch sämtlich von ungefähr der gleichen Größe waren, jetzt aber sicher nicht mehr. Ist nicht Zahl und Kaliber der Geschütze das beste und allein zuverlässige Vergleichsmaß?

Es wurde vorgeschlagen, ein Linienschiff solle mit zwei Arten von Geschützen armiert werden, wobei Zahl und Kaliber sorgfältig gegeneinander abzuwägen seien. Einerseits muß die Zahl groß genug sein, um auf entscheidender Gefechtsentfernung eine genügende Massenhaftigkeit des Feuers zu gewährleisten. Auf der anderen Seite sind die Kaliber so zu wählen, daß man nicht nur auf große Entfernungen ebenso genau feuern kann wie der Gegner, sondern auch eine Überlegenheit über den Panzer behält. Diejenige Flotte ist am besten armiert, die die größte Zahl von Geschützen des geringsten Kalibers trägt, das noch imstande ist, die verlangte Arbeit zu leisten.

Der Vortragende geht dann zur Panzerfrage über.

Bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts hatte man in Seegefechten nur die eine Absicht, das feindliche Feuer zum Schweigen zu bringen. Dann begann man sich nach einer Panzerung zum Zwecke des Schutzes und der Sicherheit umzusehen und hörte auf, Vertrauen zum Geschütz zu haben. Dieser große Wechsel des Prinzips überrascht, wenn man bedenkt, wie wirksam das Geschütz auch als Schutzmittel gewesen war, was ja während des 18., im Anfang des 19. Jahrhunderts und noch 1855 in den Angriffen auf „Kinburn“, wie 10 Jahre später bei Fort Fisher in den geringen Verlustziffern des Siegers, verglichen mit den großen des Besiegten, zum Vorschein kommt.

Als der Panzer eingeführt wurde, opferte man ihm einen Teil der Artilleriearmierung. Ein Zweidecker*) konnte drei Schuß für jeden des Panzerschiffes feuern. Ohne daß es durch einen angemessenen Versuch in der Schlacht bewiesen worden wäre, nahm man an, die Breitseiten des Zweideckers würden gegenüber dem Panzerschiff wirkungslos sein, obgleich große Teile des letzteren ungeschützt waren und es zahlreiche Geschützpforten hatte. Die Tendenz ging dahin, der Armierung einen geringeren Anteil am Deplacement zuzuschreiben sowie die Zahl der Geschütze unter gleichzeitiger Steigerung des Kalibers zu verringern. In der Anfang der siebziger Jahre gebauten „Dreadnought“ beanspruchte die Panzerung siebenmal soviel Gewicht wie die Geschütze, deren Zahl auf vier reduziert wurde. Ihr Feuer war so langsam, daß sie Schwierigkeiten gehabt haben würden, einen Feind zu treffen. Darauf setzte eine Reaktion ein. Anfang der neunziger Jahre war das Verhältnis der Panzerung zu den Artilleriegewichten wie 3 zu 1; im Jahre 1905 betrug es 5 zu 3 in Linienschiffen und 4 zu 3 in den sogenannten Linienschiffskreuzern (battle cruisers). Der ungeschützte Anteil an der senkrechten Fläche eines Hochseeschiffes hat von 30 Prozent (in der „Gloire“) und 40 Prozent (im „Warrior“) bis zu 75 Prozent (in einigen seit jener Zeit gebauten Schiffen) gewechselt.

Als man die Schiffe völlig mit Panzerung umgab („Monitor“), war der militärische Erfolg der, daß die „entscheidende Entfernung“ verkürzt wurde. In der Bai von Mobile zeigte „Farragut“, daß ungepanzerte Schiffe nahe an gepanzerte

*) Wird an dem Holzlinienschiff „Algésiras“ und dem Panzerschiff „Gloire“ näher ausgeführt.

herangehen mußten. Nach demselben Grundsatz sollten Schiffe mit dünnem Panzer, um Aussicht zum Sieg zu bekommen, dicht an solche mit dickem Panzer herangehen. Das Gefecht bei Point Angamos, in dem der „Huaskar" besiegt wurde, bewies, daß der Panzer nutzlos wird, sobald er durchschlagen werden kann. Mit der Einführung von Geschützen großer Durchschlagskraft und von Schiffen, die nur teilweise mit Panzer umgeben sind, hörte die Panzerung auf, die „entscheidende Gefechtsentfernung" zu beeinflussen, d. h. der Panzer übt auf die Taktik keinen Einfluß mehr aus.

Welches ist nun der militärische Wert des Panzers, wenn er die Taktik nicht beeinflußt? In einigen Gefechten der Geschichte findet man Fingerzeige. Die ungepanzerten Schiffe „Hatteras" und „Alabama", drei von den vier beim Yalu zerstörten chinesischen Schiffen, der „Warjag" bei Chemulpo und die Zerstörer „Stereguschtschi" und „Straschny" wurden niedergekämpft, bevor ihre Schwimmfähigkeit und Stabilität zerstört war, während die Sieger nur wenig Verluste und geringen Schaden hatten. Anderseits wurden „Nowik" und „Tsuschima" am 10. August 1904 und „Kasagi" in der Schlacht bei Tsuschima in der Nähe der Wasserlinie getroffen und gezwungen, das Gefecht abzubrechen, ohne daß eine Entscheidung gefallen wäre. Beim Beginn der zuletzt genannten Schlacht erhielt der russische Kreuzer „Swjätlana" einen Treffer unter der Wasserlinie und seine Geschwindigkeit ging auf 15 kn herunter.

Bei Point Angamos wurde „Huaskar", bei Santiago wurden die spanischen Schiffe niedergekämpft, ohne daß ihre Schwimmfähigkeit in Frage gestellt war. Diese Unverletzlichkeit ist darauf zurückzuführen, daß sie nicht in der Nähe der Wasserlinie getroffen wurden, und nicht auf das Vorhandensein von Panzer. Am 10. August 1904 sank kein einziges Schiff. Bei Ulsan wurden „Rurik" vollständig und „Rossija" und „Gromoboi" so gut wie außer Gefecht gesetzt, obgleich ihre Schwimmkraft nicht ernstlich gefährdet war. Bei Tsuschima war die „Osljabja" außer Gefecht, bevor sie kenterte; „Ssuworow" blieb schwimmfähig und hielt ein fürchterliches Feuer in verhältnismäßig geringer Gefechtsentfernung aus, während sein Feuer längst hatte eingestellt werden müssen. „Alexander III." und „Borodino" waren wahrscheinlich nicht mehr imstande zu kämpfen, bevor sie sanken. „Orel" konnte das Gefecht nicht mehr fortsetzen und ergab sich, aber seine Schwimmkraft blieb unversehrt. Der 200 mm starke Wasserlinienpanzer der vier zuletzt genannten Schiffe konnte bei den tatsächlichen Gefechtsentfernungen von den japanischen 30,5 cm-Geschützen durchschlagen werden. Ist die Schwierigkeit, Wasserlinientreffer zu erzielen, nicht die Erklärung dafür, daß diese Schiffe so lange schwimmend blieben? Der Prozentsatz der in der Nähe der Wasserlinie erhaltenen Treffer schwankt von 21 Prozent der Gesamttreffer auf „Huaskar" bis etwa 10 Prozent für die spanischen Schiffe bei Santiago sowie für beide Seiten am 10. August und rund 5 Prozent für die österreichischen Schiffe bei Lissa und vielleicht noch „Orel". In keiner der erwähnten Schlachten übte der Panzergürtel der Sieger einen entscheidenden Einfluß auf das Resultat aus. Deuten diese Tatsachen nicht darauf hin, daß die Gefahr für die Schwimmfähigkeit und Stabilität etwas überschätzt worden ist? Die Schiffe brauchen nicht völlig „unsinkbar" gemacht zu werden, sondern nur bis zu einem solchen Grade, daß sie den Sieg erringen können. Sollte die Schwierigkeit, die Wasserlinie zu treffen, nicht sorgfältig in Betracht gezogen werden, bevor große Gewichte der Artillerie — dem wirksamsten Schutzmittel —

entzogen und dem Panzer zugewendet werden, der doch nur einen unvollkommenen Schutz verleiht? Natürlich wird der Schiffbauer, der die widersprechenden Forderungen gegeneinander abwägt, nicht vergessen dürfen, wie wichtig eine gute Sicherung der Munitionskammern und wie wertvoll horizontaler Panzer ist.

Admiral Custance bespricht sodann den Wert der Panzerung als Schutz der Geschützstände.

Am 10. August 1904 gingen nicht über 10 Prozent der gesamten Trefferzahl auf die Geschützstände. Der Vertikalpanzer, der fast ebensoviel wiegt wie Geschütze, Laffetten und Munition zusammen, rettete nur 25 Prozent der russischen und kein einziges der japanischen wichtigeren Geschütze vor Volltreffern, obgleich gegen Ende des Tages auf beiden Seiten etwa 20 Prozent der hauptsächlichsten Artilleriearmierung aus verschiedenen Gründen außer Gefecht gesetzt waren. In der Schlacht bei Tsuschima verteilten sich auf „Orel" etwa 5 bis 6 Prozent der Gesamttreffer auf die Geschützstände. Obgleich kein Panzer durchschlagen, waren acht ihrer zwölf 15 cm- und zwei ihrer vier 30,5 cm-Geschütze zum Schweigen gebracht. Auf japanischer Seite trafen mindestens 13 Prozent der gesamten Treffersumme die Geschützstände. Nur 15 Prozent dieser bekannt gewordenen Treffer wurden durch Panzer abgewehrt. Von 127 japanischen Geschützen eines Kalibers von 15 cm und mehr wurden nur 6 durch feindliche Treffer außer Gefecht gesetzt. Sagen diese Tatsachen nicht, daß es schwer ist, Volltreffer gegen Geschützstände zu erzielen? Sollte man nicht diesen Umstand recht bedenken, ehe man der Artillerie zugunsten einer dicken Panzerung große Gewichte fortnimmt, um Schutz gegen Volltreffer zu erhalten? Das Wort „dicker" Panzer ist absichtlich gebraucht, da die auf dem „Warjag" bei Chemulpo und auf den russischen Schiffen bei Ulsan erlittenen Verluste anzuzeigen scheinen, daß ein gegen Sprengstücke wirksamer Panzer allerdings absolut notwendig ist.

Geschütze, Panzer und Geschwindigkeit wurden bis hierher getrennt behandelt. Zum Schluß brachte Admiral Custance sie vereinigt zur Besprechung.

A und B seien zwei moderne Linienschiffstypen von 17 und 22 kn Geschwindigkeit und der folgenden Gewichtsverteilung:

	A Prozent des gesamten Schiffsgewichts	B Prozent des gesamten Schiffsgewichts	Unterschied zwischen A und B in Prozenten
Schiffskörper	34,6	37,1	+ 2,5
Panzer	28,0	19,2	— 8,8
Maschine	11,5	19,3	+ 7,8
Kohlen	5,0	5,8	+ 0,8
Bewaffnung	17,3	14,7	— 2,6
Ausrüstung	3,6	3,9	+ 0,3
zusammen . . .	100,0	100,0	—

Ein Teil der Artillerie- und Panzergewichte von A ist im Typ B auf andere Elemente übertragen, um die Erhöhung der Geschwindigkeit zu ermöglichen. Diese letztere liefert aber keine entsprechenden taktischen und strategischen Vorteile. Der Panzer von A hat keinen großen Gefechtswert, da er auf ein Drittel der senkrechten Zielfläche beschränkt ist und an allen Stellen bis 8000 Yards (7315 m) aufwärts vom

30,5 cm-, auf drei Vierteln seiner Länge vom 23 cm- bis 7000 Yards (6400 m), vom 30,5 cm-Geschoß bis auf sehr große Entfernungen leicht durchschlagen wird. Daher sind die bei B gemachten Opfer an Panzergewicht vielleicht gar kein wirklicher Verlust. Der dem Typ B gelassene Panzer, der bis 8000 Yards vom 23 cm-Geschoß durchschlagen wird, stellt einen noch geringeren Vorteil für das Gefecht dar und könnte sogar noch mehr reduziert werden, wenn hierdurch ein Gewinn in anderer Hinsicht zu erzielen wäre. Tatsächlich tragen beide Schiffe Gewichte — das eine in seiner Panzerung, das andere in Panzerung und Maschine — die im Gefecht nur unsichere Vorteile bringen. Wären diese nicht vorhanden, so könnten die Typen kleiner und billiger werden — wenn dem nicht ein Hindernis in der artilleristischen Armierung entgegenstände.

Die Abmessungen eines Schiffes hängen zum größten Teil von der Länge der Batterie ab, die sich wiederum nach Zahl, Kaliber und Anordnung der Geschütze richtet. Eine größere Zahl schwerer Kanonen, besonders in Mittschiffsaufstellung, bedeutet aber ein langes und folglich ein großes Schiff. Wie gezeigt wurde, hat man Grund zu bezweifeln, daß Batterien von verhältnismäßig wenig schweren Geschützen die wirksamste Armierung darstellen. Jede Reduktion des Kalibers oder eine Änderung in der Aufstellung wird wahrscheinlich die Abmessungen des Schiffes beeinflussen.

Würden Änderungen in bezug auf die Größe des Kalibers und die Aufstellung, die sich in der angedeuteten Richtung bewegen, sowie eine Verringerung des Panzers — der jetzt doch stets durchschlagen werden kann — auf ein Minimum das Wachstum der Schiffe einschränken oder vielleicht sogar die augenblicklich erreichten Abmessungen verringern können? Zu den kleineren Abmessungen des Schiffes wäre eine möglichst günstige Geschwindigkeit zu wählen, nämlich eine solche, die man nur auf Kosten der Kampfkraft zu erhöhen vermag. Eine größere Geschwindigkeit ist erreichbar entweder durch Einschränkung der Armierung der einzelnen Schiffe, deren Deplacement, Kosten und Zahl dann konstant bleibt, oder durch Vergrößerung des Deplacements und der Kosten unter gleichzeitiger Verringerung der Schiffszahl. In jedem dieser beiden Fälle würde die aus solchen Schiffen zusammengesetzte Flotte weniger Geschütze erhalten. Eine ideale Flotte, bestehend aus (den vorgeschlagenen) Schiffen, deren Dimensionen und Kosten verringert sind und die nur eine entsprechende Geschwindigkeit besitzen, könnte dagegen zahlreicher sein als die vorhandenen — dies wird, allerdings nur in gewissen Grenzen, als Vorteil anzusehen sein — und vermöchte mehr Geschütze und mehr Leute — die Vorbedingung des Sieges — zu tragen. Die Vermehrung des Personals braucht nicht unbedingt eine erhebliche Erhöhung der Kosten zu bedeuten, sondern wurde nur erwähnt, um darauf hinzuweisen, daß die Bemannung den neuen Bedingungen Rechnung tragen müßte.

Das hier befürwortete militärische Prinzip ist die Entwicklung des Artilleriefeuers bis zur höchsten überhaupt möglichen Leistung. Der sinkende Wert der Panzerung, die Möglichkeit seiner Reduzierung und die erhöhte Schußweite und Durchschlagskraft moderner Geschütze sind die neuen Bedingungen, die vielleicht eine Rückkehr zu dem alten, erprobten Prinzip ermöglichen.

* * *

An diesen Vortrag schloß sich eine Diskussion, die, wie zu erwarten war, auch lebhaften Widerspruch brachte.

Admiral FitzGeralds und Kapitän zur See Kerrs Entgegnungen waren die interessantesten. Der erstere Offizier tadelte, daß nur die Artillerie von dem Redner beachtet worden sei. Die Ramme könne zwar vernachlässigt werden, jedoch nicht der Torpedo, der mit seinen „wirksamen Reichweiten von 7000 Yards" die Taktik ganz gewiß auch beeinflusse. Die Taktik diskutieren und diese Waffe auslassen sei dasselbe, wie Hamlet spielen ohne den Prinzen von Dänemark.

Auch die geringe Einschätzung der Geschwindigkeit fand nicht den Beifall des Admirals FitzGerald. „Wenn z. B. ein schnelles Geschwader, das irgendwo eine Unterstützung stehen hat, mit einer stärkeren Flotte zusammentrifft, so wird es diese mit Hilfe seiner überlegenen Geschwindigkeit zu den unterstützenden Streitkräften hinziehen und so vielleicht schlagen können. Ferner ermöglicht Schnelligkeit es einer Flotte, die Zeit zum Kampf selbst zu wählen. „In manchen Fällen wird man nicht sofort eine richtige Schlacht ausfechten wollen."

Die Befürwortung des kleineren Schiffes endlich widerspricht dem Grundsatz von der Konzentration der Kraft.

Kapitän Kerr, anscheinend als Vertreter der Marine-Behörde, ging mehr ins Detail. Er berief sich auf seine persönlichen artilleristischen Kenntnisse, insbesondere betreffs des Feuers der schweren Artillerie, und nannte einige Beispiele aus „fremden" Marinen. Erstens habe ihm ein Seeoffizier in leitender Stellung, der auch praktische Erfahrung besaß, erzählt, eine einzige hochprozentige 30,5 cm-Sprenggranate würde ein modernes Linienschiff so gut wie zum Wrack machen. Zweitens sei ihm von einem Attaché, der Augenzeuge des Vorfalls war, mitgeteilt worden, die Wirkung zweier gewöhnlicher 30,5 cm-Granaten (nicht Sprenggranaten) habe die Japaner an Bord des getroffenen Schiffes außer Fassung gebracht (stagger). Gerade bei Japanern habe dies besonders viel zu bedeuten.

Für die Genauigkeit des modernen Artilleriefeuers nannte Kapitän Kerr folgendes Beispiel: Ein Gefecht, das mit einer Anfangsentfernung von 14 000 Yards begann und dessen geringste Entfernung 11 000 Yards betrug, zeitigte 15 Prozent Treffer.

Die Frage des Gürtelpanzers hängt von der hochprozentigen Sprenggranate ab. Panzerbrechgeschosse, die den Gürtelpanzer durchschlagen können, richten viel weniger Schaden an, als solche reinen Sprenggranaten. Wenn man den Panzer fortfallen ließe, würden die letzteren sofort zur Anwendung kommen.

Der Wert der Geschwindigkeit zeigt sich im Ferngefecht. Auf 11 000 Yards würden zwei oder drei hochprozentige Sprenggranaten ein modernes Schiff so gut wie außer Gefecht setzen, Schnelligkeit und Manövrierfähigkeit ermöglichen es aber Schiffen, von der Breitseitstellung fortzukommen. „Der Unterschied im Schießen auf ein Schiff, das die Bug- oder Heckstellung, und eins, das die Breitseitstellung zeigt, ist etwa so groß wie der zwischen dem Zielen auf ein Ei und dem Zielen auf einen Kürbis." Torpedos, sagte Kapitän Kerr weiter, dürfen nicht außer acht gelassen werden. Wenn zwei moderne Torpedos mit genau einer Schiffslänge seitlichem Abstand von-

einander losgemacht werden — gemeint ist jedenfalls auf die feindliche Linie —, so muß einer von beiden treffen.

Nachdem dieser Kritiker noch dem Prinzip des kleinen Schiffes aus demselben Grunde wie Admiral Fitzgerald widersprochen hatte, bemerkte er zur Kaliberfrage, die Wirkung einer 30,5 cm-Granate sei hundertmal so groß wie die der 15 cm-Granate.

Admiral Custance ging dann auf einzelne Punkte der Diskussion ein. Er sagte, er wolle das richtige Verhältnis zwischen Genauigkeit und Masse des Feuers gewahrt wissen, sprach abermals kurz über Schiffs- und Verbandsgeschwindigkeiten und schloß damit, der Zweck seines Vortrages sei der gewesen, durch einige auf breiter Grundlage angestellte Untersuchungen mittlere Wege zu finden, auf denen sich verschiedene Richtungen einigen könnten.

* * *

Wie man auch über die Gedanken des Vortrages urteilen mag, die in manchen Punkten, z. B. in bezug auf Panzerung, in Extremen zu gehen scheinen, so ist doch das sicher, daß sie interessant und anregend sind. Wenn sie oft den herrschenden Ansichten widersprechen mögen, so verdienen sie nichtsdestoweniger Beachtung — zum mindesten nach dem Grundsatz: „audiatur et altera pars“.



Hamburg, Rotterdam und Antwerpen im 19. und 20. Jahrhundert.*)

Von Dr. Peter Stubmann-Hamburg.

(Mit 4 Skizzen.)

Die drei großen Welthäfen Nordeuropas, die heute erstaunliche Verkehrsziffern aufweisen und deren Entwicklung sich mehr und mehr vollzieht unter eifriger Beobachtung der Fortschritte des Wettbewerbers — Antwerpen, Rotterdam und Hamburg — konnten zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch nicht als Konkurrenten im heutigen Sinne angesehen werden. Schon deshalb nicht, weil der eine — Rotterdam — damals überhaupt noch keine Rolle im Weltverkehr spielte und weil der andere — Antwerpen — infolge der Scheldesperrung aus einer einst königlichen Machtstellung zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken war. Man sagt unserer neuesten Zeit- und Verkehrsentwicklung mit Recht nach, daß sie Menschen und Länder einander unendlich viel näher gebracht habe. Das ist nicht nur in freundschaftlicher Beziehung zutreffend. Auch der Kampf, namentlich die wirtschaftliche Rivalität ist durch dieses Sichnäherkommen in hohem Grade gefördert worden. Von einem schärferen Wettbewerb der drei nordeuropäischen Haupthäfen kann erst die Rede sein, seit diese Häfen durch die technische und wirtschaftliche Entwicklung der letzten 80 Jahre unendlich viel näher aneinander gerückt worden sind. Schon die Erbauung der Eisenbahnen, die damit verknüpfte Industrialisierung und Erweiterung des Hinterlandes bedeutet nichts anderes als ein immer schärferes Übergreifen des einen Hafens in die Interessensphäre des anderen. Und diese Verschärfung wird naturgemäß immer deutlicher. Die Anzeichen für gewisse gleichgerichtete Bestrebungen der Häfen, die Beobachtung gewisser Parallelen, alles das wird um so sinnfälliger, je mehr wir in die heutige Zeit des modernsten Verkehrs eintreten.

Die Stellung der drei Hafenplätze zum Beginn des 19. Jahrhunderts war grundverschieden. Rotterdam war eine Mittelstadt ohne erhebliche Handelsinteressen. Antwerpen war ein Ort mit großer Vergangenheit, aber völlig ruiniert durch die Sperrung der Schelde, die, zwei Jahrhunderte lang aufrecht erhalten, den früheren Welthandel Antwerpens bis in den Grund zerstört hatte und die bekanntlich erst nach der Eroberung Flanderns durch die Franzosen im Jahre 1792 aufgehoben wurde. Antwerpen schickte sich damals an, von neuem die alte Handelsstellung zu begründen, kam aber nun ebenso wie Hamburg zwischen die beiden um die Herrschaft ringenden Mächte Frankreich und England. Die Blockade Englands von 1803 war die erste Schwierigkeit, die den beiden Seehäfen erwuchs, die allerdings noch zu ertragen war, da sie mehr oder weniger auf dem Papiere stand. In Antwerpen z. B. kamen 1804 und 1805

*) Dieser Aufsatz ist die zusammenfassende Niederschrift eines Vortrages, den ich vor einigen Monaten auf Veranlassung des Vereins für hamburgische Geschichte gehalten habe. Der mir gestellten Aufgabe entsprechend, sollte er einen entwicklungsgeschichtlichen Überblick geben, der in seinem rein historischen Teil selbstverständlich neue Tatsachen nicht zu geben beabsichtigt. Diese Ausführungen stützen sich auf die Arbeiten früherer Autoren (Ehrenberg, Baasch, Soetbeer u. a.). D. Verf.

noch 2250 und 2424 Schiffe an, Zahlen, die, selbst wenn sie übertrieben sein sollten, nicht nach Blockade aussehen. Eine schwere Zeit brach naturgemäß mit der Kontinentalsperre an für beide Städte. Antwerpen wurde um die kaum gewonnene Seefreiheit wieder betrogen, und Hamburg, dem die Besetzung der Niederlande durch die Franzosen vorher viel Kaufleute und Handelsgeschäfte von Amsterdam und Antwerpen zugeführt hatte, wurde erheblich geschädigt. Auch für ein Aufsteigen Rotterdams wurden damals die Vorbedingungen immer ungünstiger, da die Kriege im Rheinland und die Behinderung der Rheinschiffahrt durch Abgaben und andere gesetzliche Eingriffe immer störender wirkten. Die Zeit der französischen Besetzung ist übrigens für Hamburg unendlich viel schwerer gewesen als für Antwerpen, da Napoleon Antwerpen als willkommene Basis seiner Unternehmungen gegen England zu fördern suchte, während ihm Hamburg eine „englische Stadt" war, deren Bürger denn auch dementsprechend mit Kontributionen gestraft wurden. Nach der Überwindung Napoleons machte sich die Unternehmungslust in den drei Häfen besonders bemerkbar. Antwerpen hatte durch Napoleon zwei Hafenbecken erhalten, die für damalige Zeit sehr geräumig waren und in deren Besitz die Stadt nach dem Friedensschluß gelangte. Der Bau von Kaimauern wurde fortgesetzt. Die Vereinigung Antwerpens mit Holland gab dem Scheldehafen die Möglichkeit, an dem Verkehr mit den holländischen Kolonien teilzunehmen. 1830 bereits erhielt Antwerpen Eisenbahnanschluß, weit früher als Rotterdam und Hamburg. Aber in demselben Jahre warf die Revolution, die Belgien von den Niederlanden trennte, der Entwicklung neue Hindernisse in den Weg. Die Schelde wurde drei Jahre lang vollständig für die Schiffahrt geschlossen, weil der holländische König glaubte, damit am ehesten die Belgier zu unterwerfen. Der Frieden von 1839 brachte dann ein Wiederaufleben des Scheldezolls. Rotterdam erlebte um diese Zeit die ersten Anfänge der kommenden Größe; denn schon die Störung des Antwerpener Handels nach 1830 führte zahlreiche Reedereien von Antwerpen nach Rotterdam. Die Entwicklung der Dampfkraft auf der Rheinwasserstraße und die Schwierigkeiten, mit denen Amsterdam zufolge seiner immer weniger genügenden Verbindung mit der See zu kämpfen hatte, führten Rotterdam langsam das Übergewicht unter den Häfen Hollands zu, namentlich soweit der wichtige Rheinverkehr in Frage steht. Die Eisenbahn spielt im holländischen, besonders im Rotterdamer Verkehr seit Mitte der 50er Jahre eine Rolle. Großen Vorteil brachte die Durchführung des Freihandels in England für Antwerpen und Rotterdam mit sich, ebenso auch die Abschaffung der englischen Schiffahrtsakte (1850), womit der fremden Flagge in englischen Häfen die erforderliche Bewegungsfreiheit gegeben wurde. Hamburg überwand die Folgen der beiden ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts verhältnismäßig rasch. Bereits in den 20er Jahren hatte man hier dieselbe Regsamkeit wiedererlangt, die man für die in geschäftlicher Beziehung äußerst günstigen letzten Jahre des 18. Jahrhunderts feststellen kann. Senator Westphalen stellt beispielsweise in einem Aufsatz aus dem Jahre 1827 fest, daß die Zufuhr nach Hamburg betragen hat

	an Kaffee:	an Zucker:
1798	457 500 Zentner	980 000 Zentner
1827	516 660 „	812 500 „

Er beklagte aber, daß die hamburgische Eigenreederei gegenüber den Verhältnissen vor den Napoleonischen Kriegen stark ins Hintertreffen geraten sei, — ganz erklärlicherweise, denn auch damals gehörte schon ein gewisses Kapital zum Betrieb einer Reederei, und anderseits hatten die Störungen jener Zeit die Schiffbauunternehmungen völlig lahm gelegt. Westphalen gibt an, daß im Jahre 1798 248 Schiffe mit 23 206 Lasten, 1827 dagegen trotz des Wiederauflebens des Handels nur 127 mit 9954 Lasten in hamburgischem Besitz waren. Also ein starkes Zurückbleiben! Antwerpen hatte freilich hinsichtlich seiner Eigenreederei noch geringere Bedeutung. Der hamburgische Handel ist damals und in den folgenden Jahrzehnten namentlich durch eine allmähliche Abschaffung der Zölle gefördert worden. Wie Soetbeer berichtet, ist allerdings nach 1842 der Zoll teilweise erhöht worden, da der Staat infolge des Brandes größere Mittel brauchte. Angesichts der Tatsache, daß Hamburg heute ganz außerordentliche Lasten zu tragen und eigentliche Zolleinnahmen nicht mehr zu verzeichnen hat, interessiert vielleicht die Tatsache, daß Hamburg damals (1839) seine Einnahmen zu einem Sechsteil aus den Zöllen zog, zu denen man allerdings auch den sogenannten Schiffszoll rechnete, den man heute wohl als Tonnengeld bezeichnen würde. Für die überall entstehenden Eisenbahnen hatte man in Hamburg anfangs nur geringes Interesse. Teilweise lagen auch Schwierigkeiten „internationaler" Art vor. Gegen eine Bahn nach Lübeck erhob Dänemark Einspruch. Eine Bahn nach Magdeburg durch das damalige Königreich Hannover wurde von der Regierung des letzteren nur für diskutabel erklärt, wenn die Linie über die Städte Hannover und Braunschweig geführt werde. Die erste große Eisenbahnverbindung erhielt Hamburg 1846 mit Berlin; Städte wie Köln, Magdeburg, Braunschweig, Leipzig, Mannheim, Düsseldorf, München und andere erhielten also weit früher das neue Transportmittel. Neben der Frage der Zölle und der Verbindungen mit dem Inlande spielte die Befreiung und Förderung der Flußschiffahrt und die Abstreifung der Fesseln der Seezölle eine Rolle für Hamburg. Nach Ablösung des Sundzolles (1857) war Hamburg wiederholt bemüht, auch den Stader Zoll zu beseitigen. Es ist bezeichnend, daß diese Mühen erst Erfolg hatten, als sich England bei dem hannoverschen Königreich dafür einsetzte! Der Zoll fiel 1861, nachdem Hamburg und England mehr als 2 Mill. Taler dafür aufgebracht hatten. Hamburg hat übrigens auch für die Beseitigung eines anderen Zolles Opfer gebracht, für die Aufhebung des 1839 wieder eingeführten Scheldezolls im Jahre 1863. Hamburg hat damit zu dem Aufstieg Antwerpens auch seinerseits beigetragen. Von großer Bedeutung für Hamburg, aber auch für Antwerpen wurden die großen politischen Bewegungen, die um die Mitte des 19. Jahrhunderts in Deutschland losbrachen und die man in Verbindung mit dem Aufstiege der nordamerikanischen Union als die Entstehungsursache der europäischen Auswanderung bezeichnen kann. Die hamburgische Statistik verzeichnet als Jahresdurchschnitt der Auswanderung über Hamburg für die Jahre 1851 bis 1860 24 746 Personen. Daß Antwerpen nicht wesentlich hinter dem deutschen Hafen in dieser Beziehung zurückstand, darf aus den einzelnen Jahresangaben geschlossen werden, die mir für die Jahre 1854, 1856 und 1857 zur Verfügung stehen: 25 855, 10 010, 13 446. Daß später Hamburg Hand in Hand mit Bremen alle anderen kontinentalen Häfen gerade im Auswandererverkehr weit übertroffen hat, ist bekannt.

Für alle drei Häfen war die Abschaffung der Rhein- und Elbschiffahrtsabgaben

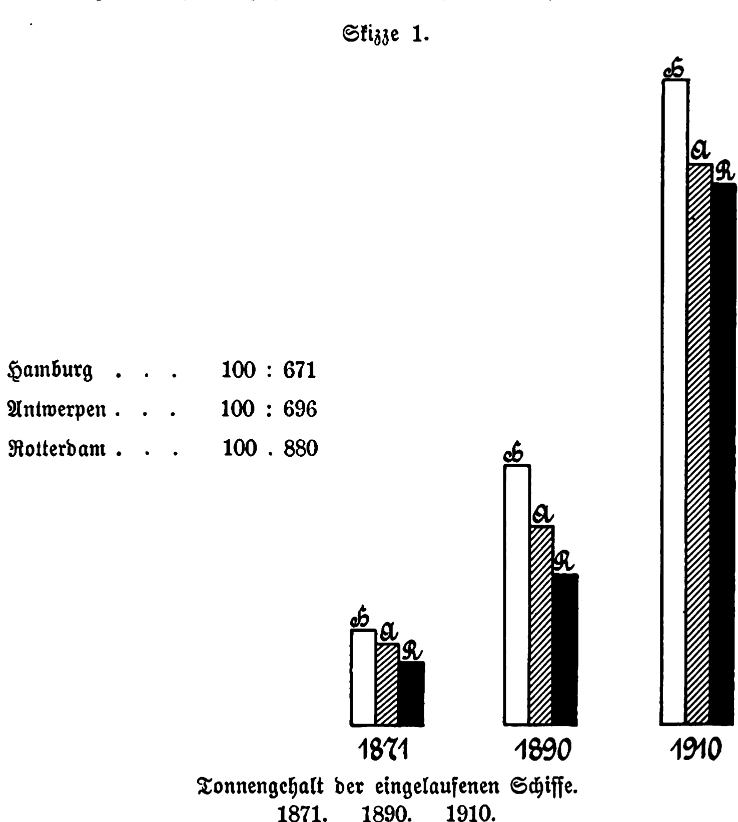
in den Jahren 1868 und 1870 selbstverständlich von außerordentlicher Bedeutung. Ebenso haben alle drei gemeinsam teilgenommen an den Segnungen, die die Gründung des deutschen Reiches herbeiführte. So ist beispielsweise nicht zu leugnen, daß die Zollpolitik des deutschen Reiches, die namentlich im Anfang besonders eine Förderung der Eisenindustrie zum Ziele hatte, infolge der geographischen Lage der Industriereviere der Entwicklung von Rotterdam und Antwerpen in höherem Maße zugute gekommen ist als Hamburg. Eine Förderung der hamburgischen Beziehungen zur Ostsee bedeutete die Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals. Anderseits wird die Inbetriebnahme des Hannover-Rheinkanals zweifellos eine Bevorzugung der beiden Rheinmündungshäfen Rotterdam und Antwerpen herbeiführen, und es wird im nächsten Jahrzehnt größter Wachsamkeit der hamburgischen Handelskreise bedürfen, wenn die dann eintretenden Verschiebungen nicht zu großen Umfang annehmen sollen. Auch das Ende vorigen Jahres vom Reichstage noch verabschiedete Schiffahrtsabgabengesetz, das bis zur Abänderung der internationalen Verträge (Rhein- und Elbeschiffahrtsakte) allerdings eine Lex imperfecta bleiben wird — wenigstens für Elbe und Rhein —, hat für das Wettbewerbsverhältnis der drei Häfen nicht geringe Bedeutung. Denn es unterliegt kaum irgendwelchem Zweifel, daß der in diesem Gesetz vorgesehene Ausbau der Elbe und des Rheins zufolge der günstigeren Verhältnisse am Rhein für die beabsichtigten Strombauten gerade dort weit aussichtsreichere Möglichkeiten der Entwicklung bietet als für die Elbe.

Wenden wir uns nun von diesem kurzen, die äußeren Einflüsse kennzeichnenden Kapitel zu dem Ergebnis der tatsächlichen Entwicklung, so werden wir gut tun, uns Handel und Schiffahrt der drei Häfen in ihrem zahlenmäßigen Verhältnis zunächst klarzumachen. Es wird dabei freilich nicht möglich sein, allzuweit in die Vergangenheit hineinzugehen, schon um deswillen nicht, weil das Zahlenmaterial der früheren Jahre, namentlich vor 1870, äußerst unsicher ist. Auch hat der Handelsverkehr im ganzen seit Mitte des 19. Jahrhunderts derartig durchgreifende Umwälzungen durchgemacht, daß der zahlenmäßige Vergleich der beiden Epochen nur sehr bedingten Wert haben würde. Der am häufigsten vorgenommene Vergleich der Seegeltung der drei Häfen erfolgt unter Benutzung der Schiffahrtsstatistik. In Fachkreisen, leider sehr viel weniger in Laienkreisen, ist bekannt, daß der Vergleich nach der Zusammenstellung der Register-Tonnage (meist Netto) der im Laufe eines Jahres in einen Hafen einlaufenden Schiffe nicht immer einwandfreie Ergebnisse hat. Denn die Berechnung der Register-Tonnage eines Schiffes erfolgt nicht überall nach gleichen Grundsätzen. Für unseren Fall ist jedenfalls daran festzuhalten, daß die Schiffsvermessung, die der Hamburger und Rotterdamer Zählung zugrunde liegt, die gleiche ist, daß dagegen das belgische Vermessungssystem die Antwerpener statistischen Zahlen wesentlich höher erscheinen läßt. Vogel schätzt die Erhöhung auf etwa 13 Prozent, und diesen Satz habe ich bei der unten dargestellten Zahlenübersicht von den offiziellen Antwerpener Zahlen abgesetzt, so daß die Vergleichbarkeit nunmehr hergestellt ist. Es liefen ein in:

	Hamburg		Antwerpen		Rotterdam	
	Schiffe	Netto-Registertonnen	Schiffe	Netto-Registertonnen	Schiffe	Netto-Registertonnen
1871	5 439	1 887 505	5442	1 543 917	3564	1 211 017
1890	8 176	5 202 825	4550	3 908 947	4535	2 918 425
1910	17 358	12 656 281	6793	11 044 668	9368	10 658 831

Die Anzahl der Schiffe und ihre Entwicklung hat keinen vergleichbaren Wert; die Steigerung der Tonnageziffer ist dagegen sehr interessant; sie zu verdeutlichen ist noch das Diagramm hinzugefügt. Es zeigt sich, daß Hamburg 1910 so gut noch an der Spitze steht wie 1871 und 1890. Aber der Vorsprung ist relativ immer kleiner geworden. Diese Tatsache läßt sich auch zahlenmäßig darstellen. Setzt man die Zahlen des Jahres 1871 gleich 100, dann ist Hamburg bis 1910 auf 671, Antwerpen auf 696 und Rotterdam auf 880 gestiegen. Zur Abschwächung der Antwerpener Zahlen wird des öfteren darauf verwiesen, daß sie künstlich dadurch vergrößert werden, daß viele von Hamburg ausgehende Linien ihre Dampfer Antwerpen sowohl auf

Skizze 1.



Tonnengehalt der eingelaufenen Schiffe.
1871. 1890. 1910.

der Ausreise als auch auf der Rückreise anlaufen lassen; die Folge davon sei, daß diese Schiffe auf einer Reise in Hamburg nur einmal (rückkehrend einmal), in Antwerpen dagegen zweimal (auf der Ausreise und Heimreise) eingehend statistisch mit ihrer Nettotonnage erfaßt würden. Die Tatsache als solche ist richtig; sie darf aber nicht überschätzt werden. Ich habe versucht, bei den in Frage kommenden Hamburger Reedereien die Häufigkeit solcher Fälle festzustellen, und es hat sich dabei ergeben, daß diese wesentlich geringer ist, als man annehmen könnte. Ich schätze diese „künstliche" Vergrößerung der Antwerpener Zahlen innerhalb eines Jahres auf nicht mehr als 300 000 Nettotonnen, eine Summe, die angesichts der obigen Ziffern nur sehr geringe Bedeutung hat.

Die Schiffahrtszahlen eines Hafens genügen zur Erkenntnis seiner Bedeutung selbstverständlich nicht. Es gibt Häfen, deren Tonnagezahlen sehr hoch sind, deren Handelsbedeutung aber gar nicht in Betracht kommt. Die wichtigste Frage für unser Thema bleibt deswegen, ob sich der gesteigerte Wettbewerb zwischen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen auch für den Warenverkehr nachweisen läßt. Daß uns dabei die Statistik fast gänzlich im Stiche läßt, darf uns nicht abhalten, nach zuverlässigen Angaben zu suchen. Derjenige Warenverkehr, der dabei für uns von Interesse ist, kann zunächst nur der seewärts ein- und ausgehende sein. Diese Zahlen stehen nur für Hamburg und Antwerpen zur Verfügung. Rotterdam gibt dagegen in seinen Handelskammerberichten als „Einfuhr" die Gesamtsumme der über die ganze Landesgrenze (also nicht nur Seegrenze) eingeführten Waren; ebenso verfährt es bei der Ausfuhr; nur der Bericht für 1910 macht einige besondere Angaben über die Seeausfuhr, aus denen sich eine Parallelziffer zu Hamburg und Antwerpen herstellen läßt. Wir geben zunächst die Tabellen:

Einfuhr seewärts:

	Hamburg	Antwerpen
1871	2 012 240 Tonnen	1 182 815 Tonnen*)
1890	5 086 967 „	3 437 553 „
1910	15 064 675 „	9 264 889 „

Ausfuhr seewärts:

	Hamburg	Antwerpen	Rotterdam
1871**)	620 658 Tonnen	320 670 Tonnen	?
1890	2 512 329 „	1 269 289 „	?
1910	7 044 119 „	6 951 742 „	5 031 312 Tonnen

Das Wachstum der Zahlen ist bei beiden Häfen imposant. Die größte Entwicklung liegt in den beiden letzten Jahrzehnten. Diese Tatsache legt es nahe, für Hamburg und Antwerpen, die einander auch ihrem Verkehr nach ähnlicher sind als Rotterdam, einen Vergleich für die Entwicklung des Gesamtwarenverkehrs seit 1890 zu versuchen. Wir stellen folgende Tabelle ein:

Einfuhr und Ausfuhr seewärts zusammen:

	Hamburg	Antwerpen
1890	7 599 296 Tonnen = 100	4 706 842 Tonnen = 100
1900	14 432 169 „ = 190	7 892 426 „ = 168
1910	22 108 794 „ = 291	16 216 631 „ = 345

Nun erkennen wir, daß die Zahlen des Warenverkehrs für Hamburg absolut einen noch erheblichen Vorsprung ergeben; suchen wir aber die Relativzahl für die Entwicklung der letzten 20 Jahre, dann sehen wir, daß Antwerpen besser abschneidet, ebenso wie bei den Schiffahrtszahlen, und zwar liegt diese günstigere Entwicklung Antwerpens im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts. Unsere Zahlen, die an dieser Stelle wohl zum ersten Male zusammengestellt werden, bilden also einen durchaus schlüssigen Beweis für die Richtigkeit der aus deutschen Schiffahrtskreisen

*) 1870, andere Angaben waren nicht erreichbar.
**) 1872, andere Angaben waren nicht erreichbar.



in den letzten Jahren oft genug lautgewordenen Behauptung, daß der Wettbewerb des Scheldehafens immer mehr empfunden werde.

Die Konkurrenz der Rheinmündungshäfen gegenüber Hamburg wird häufig als nicht allzu gewichtig abgetan mit dem Hinweis darauf, daß Hamburg von altersher ein Handelsplatz sei, der schon dadurch sich ein andauerndes Übergewicht sichern könne. Das ist gewiß zutreffend. Warenverkehr ist noch lange nicht Handel, und namentlich unser moderner Massengutverkehr führt statistisch nicht selten zu schiefen Auffassungen. Aber trotzdem darf nicht verkannt werden, daß auch ein Verkehr, der vorläufig noch nicht auf dem goldenen Grunde eines alt eingesessenen Eigenhandels des betreffenden Hafens ruht, auf die Dauer solchem Eigenhandel zur Entstehung verhilft, ebenso wie es das selbstverständliche Bestreben jedes großen Seehafens ist, sich eine eigene Reederei zu schaffen, deren Vorhandensein auch der Entstehung des Eigenhandels nur förderlich sein kann. In Hamburg hat man, wie oben schon erwähnt, von jeher, namentlich im 19. Jahrhundert, der Entwicklung der eignen Reederei Interesse zugewandt. Die gewaltige Entfaltung der Weltwirtschaft in dieser Beziehung auszunutzen hat aber nur Hamburg verstanden. Hamburg schneidet auch für die neueste Zeit als Reedereiplatz ganz hervorragend gegenüber seinen Konkurrenten an der Rheinmündung ab. Das zeigt nachfolgende Zahlenübersicht:

Es waren beheimatet in:

	Hamburg		Antwerpen		Rotterdam	
	Schiffe	Registertonnen	Schiffe	Registertonnen	Schiffe	Registertonnen
Ende 1880 . . .	491	244 279	59	76 241	139*)	117 336
„ 1890 . . .	587	468 259	48	74 675	125	142 151
„ 1900 . . .	802	988 656	74	104 553	185	167 924
„ 1910 . . .	1228	1 611 692	99	192 443	220	295 068

Die Fortschritte Rotterdams und Antwerpens im letzten Jahrzehnt sind ja im Vergleich zu vorher recht bemerkenswert. Aber Hamburg übertrifft mit seiner Tonnageziffer doch die beiden Wettbewerber um mehr als das Dreifache.

Ein weiteres Gebiet, auf dem Hamburg gleichfalls weitaus an der Spitze steht, ist das des Personenverkehrs. Antwerpen war zwar um die Mitte des 19. Jahrhunderts, wie wir oben gezeigt haben, ein für die Auswanderung nach Nordamerika keineswegs unbeliebter Platz. Es scheint aber an dem erforderlichen organisatorischen Auftrieb gefehlt zu haben, und so gelang es Hamburg und Bremen, wo man frühzeitig die richtige Unternehmungsform, die regelmäßige Auswandererlinie, gefunden hatte (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktien-Gesellschaft 1847, Norddeutscher Lloyd 1857), das Übergewicht an sich zu reißen. Erst 1872 wurde in Antwerpen die „Red Star Line" als Konkurrenzunternehmen gegründet, und im folgenden Jahre entstand in Rotterdam aus gleichen Gründen die „Holland Amerika Lijn". Was nun die Entwicklung des Auswandererverkehrs über die drei Häfen angeht, so kann hier bekanntlich von einer Entwicklungsreihe, wie wir sie für Handel und Schiffahrt gezeigt haben, nicht gesprochen werden. Die Auswanderung ist, vor allem beeinflußt von dem Geschäftsgang in den Vereinigten Staaten, ganz außerordentlichen Schwankungen unterworfen. Die weiter unten gegebenen Zahlen sind daher auch nicht mehr als

*) 1882, andere Angaben fehlen.



Stichproben. Zum Vergleich der drei Häfen sind sie aber doch dienlich. Die großen Linienreedereien Nordwesteuropas, die am überseeischen Personenverkehr beteiligt sind, stehen seit Jahren miteinander in einem sogenannten Polverhältnis. Ein solches Verhältnis hat selbstverständlich die Wirkung, daß eine gewisse gewollte Beeinflussung des Auswandererstroms eintritt. Die Zahlen sind also nicht etwa zufällig und können als ziemlich charakteristisch für die Bedeutung der Häfen als Auswandererplätze betrachtet werden. Es wanderten nun aus:

im Jahre	Hamburg	Rotterdam	Antwerpen
1890	99 350	9 899	36 653
1900	87 153	33 381	37 491
1910	118 131	60 897	71 692

Hamburg ist weit im Vorsprung; die Entwicklung der beiden anderen Häfen seit 1890 aber unverkennbar, wobei allerdings einige Zweifel nicht unausgesprochen bleiben dürfen, ob namentlich die Antwerpener Zahl auf derselben Basis ermittelt ist wie die Hamburger. Immerhin verdient die Tatsache Beachtung, daß Rotterdam und Antwerpen zusammengenommen im Jahre 1910 die Zahl der Hamburger Auswandererbewegung übertreffen.

Will man auch hierin ein Vorrücken der im weiteren Sinne niederländischen Seehäfen sehen, so ist freilich hinzuzufügen, daß die Entscheidung über die Vorherrschaft eines Hafens letzten Endes auf dem Gebiete des Güterverkehrs fällt. Deshalb beziehen sich alle Maßnahmen der Häfen und Staaten, die auf eine Förderung des Verkehrs abzielen, auf eine Ausgestaltung der Häfen selbst und auf eine Verbesserung der Verbindungen mit dem Inlande. Der Wettbewerb auf dem Gebiet der Hafenausgestaltung muß uns weiter unten noch beschäftigen. Zunächst sei es erlaubt, auf die Frage der Verbindungen mit dem Inlande einzugehen. Wir hatten schon oben darauf hingedeutet, daß Rotterdam und auch Antwerpen in dieser Beziehung wesentlich bevorzugt sind, was die Beschaffenheit der zur Verfügung stehenden Wasserwege angeht. Hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs haben sich anderseits die deutschen Staatsbahnen zu dem Grundsatz der Förderung der deutschen Seehäfen bekannt, eine Politik, deren Ausdruck die Seehafenausnahmetarife sind, die aber, wie immer wieder hervorgehoben werden muß, nicht der Verschiffung nur mit deutschen Schiffen dienen. In ähnlicher Weise aber sind auch die holländischen und belgischen Bahnen bemüht, Verkehr an sich zu ziehen. Der Vorsprung des einzelnen Hafens hängt in dieser Beziehung ganz von dem Zusammenarbeiten der betreffenden Bahnverwaltung mit den maßgebenden Kreisen des Hafens ab.

Anders liegen die Verhältnisse bezüglich des Wasserstraßenverkehrs. Hier ruht die Entscheidung mehr in der Ausnutzung gegebener Verhältnisse. An der Überlegenheit der Rheinwasserstraße über die Elbe kann — auch was die Verbesserungsmöglichkeiten angeht — kein Zweifel sein. Daß diese Überlegenheit schon ganz außerordentlich ausgenutzt worden ist, dürfte weniger bekannt und wohl zahlenmäßig bisher noch nicht nachgewiesen sein, wenigstens noch nicht für einen Vergleich der drei Seehäfen. Wir stellen zunächst den gesamten Flußschiffahrtsverkehr der drei Seehäfen in folgender Übersicht zusammen, und zwar für Hamburg nach den amtlichen Anschreibungen an der preußisch-hamburgischen Grenze, für Rotterdam und Antwerpen nach der Statistik

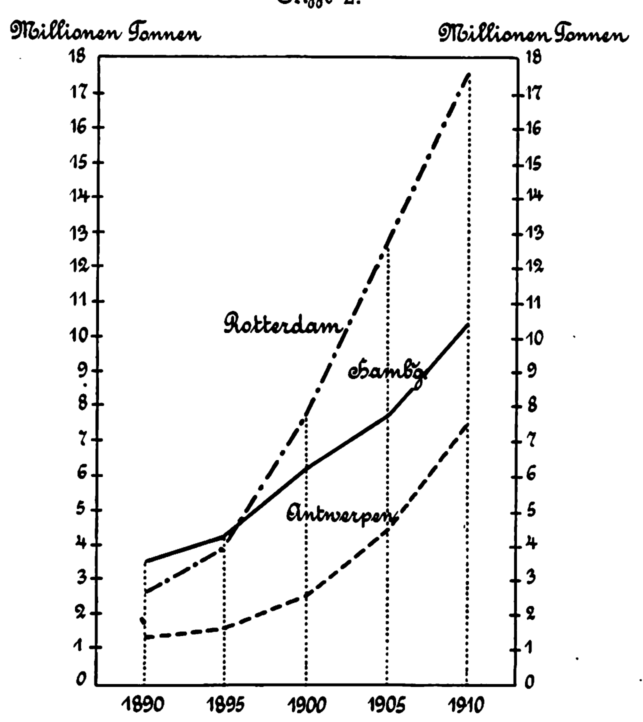
der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt für den Verkehr über die deutsch-holländische Grenze.

Flußschiffahrtsverkehr

Bewegte Gütermengen (tal- u. bergwärts zusammen)

	Hamburg t	Antwerpen t	Rotterdam t
1890	3 492 760	1 165 457	2 582 792
1895	4 142 800	1 571 765	3 989 829
1900	6 245 422	2 605 633	7 845 545
1905	7 852 118	4 435 580	12 771 307
1910	10 368 862	7 727 219	17 663 520

Skizze 2.

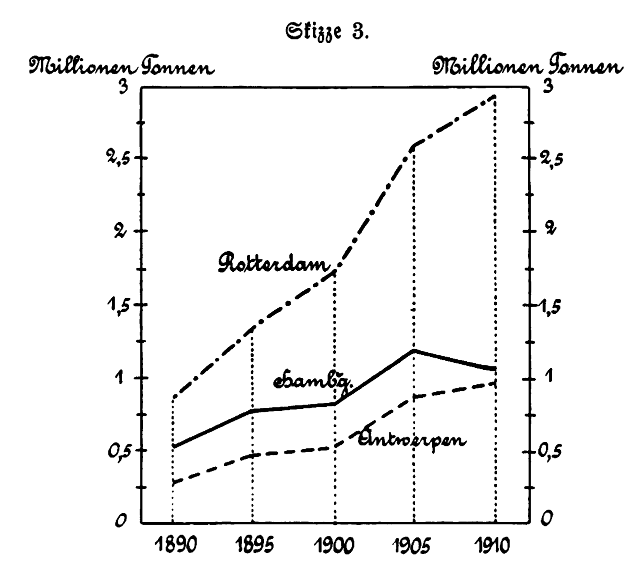


Gesamter Flußschiffahrtsverkehr der drei Seehäfen nach Warenmengen.
1890. 1895. 1900. 1905. 1910.

Zu dieser Übersicht ist zunächst zu bemerken, daß für Rotterdam und Antwerpen damit noch nicht die gesamten Binnenschiffahrtsbeziehungen erfaßt sind. Denn die oben benutzten, für unsere Zwecke hervorragend geeigneten Zahlen umfassen für Rotterdam nicht den Verkehr mit holländischen Binnenhäfen — (was von untergeordneter Bedeutung ist, da dieser überwiegend lokaler Natur ist) —; für Antwerpen sind in den Zahlen die Angaben für den Binnenschiffahrtsverkehr mit Holland und namentlich mit belgischen Plätzen und dem französischen Kanalnetz nicht erfaßt. Dieser Verkehr ist nicht unbedeutend. Das Ergebnis unserer Tabelle ist in dem diesen Zeilen beigegebenen Diagramm (Skizze 2) augenfällig gemacht. Hamburg, im Jahre 1895 noch an der

Spitze, ist von Rotterdam geschlagen, und die Entwicklung läßt befürchten, daß auch Antwerpen die hamburgische Stufe bald erreicht. Denn von 1905 bis 1910 hat Antwerpen seinen Schiffahrtsverkehr mit dem deutschen Hinterlande um 3 291 639 Tonnen gesteigert, während in der gleichen Zeit Hamburg die entsprechende Leistung nur um 2 516 744 Tonnen steigern konnte. Der Trost, daß es sich namentlich bei Rotterdam zum großen Teil um Massengüterverkehr handelt, reicht bei Antwerpen nicht aus, ganz abgesehen davon, daß auch dieser „Bulk"-Güterverkehr für die Weiterentwicklung eines modernen Hafens von größter Bedeutung ist. Wir wollen für eine wichtige Warengattung noch einen besonderen Nachweis liefern, der in seiner Art noch charakteristischer ist. Eine derjenigen Welthandelswaren, deren Weiterbeförderung vom Seehafen nach dem Inlande unter allen Umständen auf dem Wasserwege erfolgen muß,

Skizze 3.



Versand von Getreide aller Art und Ölsaaten auf dem Flußwege von Hamburg, Antwerpen und Rotterdam.
1890. 1895. 1900. 1905. 1910.

ist Getreide und Saatgut. In der folgenden Tabelle ist die Einfuhr auf Elbe und Rhein von Getreide und Saaten zusammengefaßt, und zwar von:

	Hamburg	Antwerpen	Rotterdam
	t	t	t
1890	532 668	288 596	854 295
1895	783 408	472 220	1 356 355
1900	850 185	519 534	1 751 436
1905	1 212 298	891 392	2 618 520
1910	1 090 504	971 585	2 950 554

(Vgl. hierzu das zweite Diagramm, Skizze 3.)

Das Bild ist namentlich für die Entwicklung Hamburgs und Antwerpens äußerst bezeichnend, besonders wenn man die Zahlen für die Jahre 1905 und 1910

betrachtet. Die natürliche Gunst der Lage Antwerpens und Rotterdams kommt hier auf das deutlichste zum Ausdruck. Hamburg wird den Kampf auf diesem Boden immer schwer haben und ist deswegen in hohem Maße angewiesen auf eine dementsprechende Ausbildung seiner sonstigen Verkehrsbeziehungen mit dem Inlande.

Für eine Betrachtung der Entwicklung Hamburgs, Antwerpens und Rotterdams in den letzten 110 Jahren ist unerläßlich ein Blick auf die Ausgestaltung der Zufahrtsstraße und der Hafenanlagen. Das lohnt sich in vorliegendem Falle um so mehr, als auch diese Entwicklung manches Lehrreiche nicht nur für den bisherigen Gang der Dinge, sondern auch für die Zukunft ergibt.

Auf die wasserbauliche Tätigkeit der drei Häfen ist erklärlicherweise die Lage zur See von entscheidendem Einfluß gewesen. Für die drei Häfen sind in dieser Beziehung folgende Grundlagen gegeben:

	Entfernung bis zum offenen Meer	Normaler Tide-Unterschied
Hamburg	112 km	1,8 m
Antwerpen	75 „	4,3 „
Rotterdam	31 „	1,3 „

Die größere Entfernung vom Meer hat zweifellos den Vorteil, daß der betreffende Hafen um diese Entfernung dem Binnenlande näherliegt; das ist — wie bekannt — gleichbedeutend mit erheblichen Ersparnissen für den Eisenbahntransport der aus- und eingehenden Waren, zumal da der Transport zu Wasser billiger ist als der mit der Eisenbahn. Dieser Umstand erklärt ja auch die verhältnismäßig unbedeutende Einwirkung der längeren Seereise bis Hamburg gegenüber Antwerpen und Rotterdam. Die längere Entfernung vom Meer schließt aber anderseits für jeden Hafen die schwerwiegende Verpflichtung in sich, die Zufahrtsstraße nun auch dauernd auf der Höhe der jeweiligen Anforderungen zu halten, eine Aufgabe, deren Schwierigkeit natürlich mit der größeren Länge des Wasserweges wächst. Für die Ausgestaltung der Häfen kommt in erster Linie der Tide-Unterschied in Frage, anderseits auch das Alter der Hafenanlagen.

Weil die Antwerpener Anlagen viel älter sind als die Hamburger und Rotterdamer und — das ist der zweite Grund — weil der Tide-Unterschied auf der Schelde so erheblich ist, deshalb sind die eigentlichen Antwerpener Hafenanlagen geschlossene, durch Schleusen zugängliche Häfen. Etwa vor 1860 galt es als zeitgemäß, dem Schiff im Hafen ein möglichst ruhiges Liegen zu gewährleisten und deswegen die Häfen nach außen hin abzuschließen, was bei großen Tideschwankungen auch heute noch von Bedeutung sein kann. Das hing selbstverständlich auch mit der damals geringen Ausbildung der Hebezeuge und Kräne zusammen. Die Antwerpener Hafenanlagen sind schon sehr früh begonnen worden. 1808 bis 1811 ließ Napoleon, wie oben erwähnt, die beiden ältesten Becken erbauen; gleichzeitig richtete sich die Aufmerksamkeit auf den Ausbau des Schelde-Kais, der mit den beiden alten Becken zusammen für ein halbes Jahrhundert den Seeverkehr Antwerpens bewältigte. 1860 wurde nach siebenjähriger Bautätigkeit das hinter den beiden alten Docks liegende Kattendyk-Dock vollendet. Bereits 6 Jahre später schloß man drei weitere Becken, nämlich den Holzhafen, den Kempen- und Asiahafen an, deren Eröffnung 1873 erfolgte. Eine vierte Bauperiode

fiel in die Jahre 1881 bis 1886, in denen der Afrika- und Amerikahafen erbaut wurde. Endlich sind im Norden dieses eigenartig verschachtelten Hafensystems die beiden neuesten Hafenbecken im Jahre 1907 vollendet worden, an die man eine riesenhafte Hafenerweiterung, die sogenannte „grande coupure", anzuschließen gedachte, einen Durchstich der Schelde unter gleichzeitiger Erbauung eines an einem Parallelkanal liegenden, fächerartig gedachten Systems von Hafenbecken. Dieses Projekt ist aufgegeben worden. Die belgische Regierung hat erst kürzlich eine neue Vorlage bei dem Parlament eingebracht, die größte Beachtung verdient und über die weiter unten noch ein Wort gesagt werden soll. Jedenfalls ruht, was als charakteristisch festzuhalten ist, ein sehr erheblicher Teil des Antwerpener Überseeverkehrs auf dem Warenumschlag, der sich an dem sehr geschickt und praktisch ausgenutzten Schelde-Kai vollzieht.

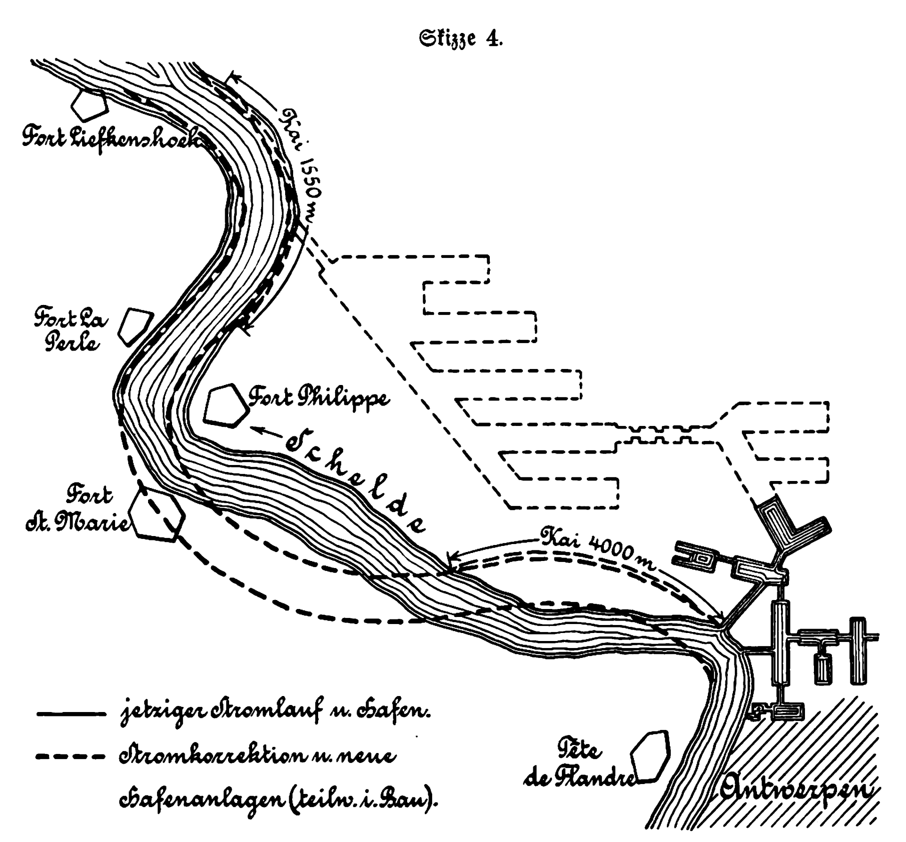
Wesentlich später hat die Erbauung eigentlicher Hafenanlagen in Hamburg und Rotterdam begonnen, und zwar ist sie äußerlich in ziemlich ähnlichen Formen vor sich gegangen. Beide Städte liegen auf dem rechten Stromufer und hatten da fast keine Gelegenheit zu wasserbaulichen Anlagen. Die letzteren wurden also ganz von selbst auf das linke Ufer gedrängt. Die geringe Tide erlaubte in beiden Häfen offene Anlagen ohne Schleusen.

In Hamburg bestand ursprünglich die Neigung, nach dem Muster Antwerpens und der englischen Häfen Dockhäfen zu erbauen. Es ist ein unvergängliches Verdienst des Wasserbaudirektors Dalmann, daß er es durchsetzte, daß 1866 die ersten offenen Häfen auf dem rechten Ufer (Grasbrook) begonnen wurden. Die Erweiterung der Hamburger Anlagen seit jener Zeit, die Erbauung der ersten Becken auf dem linken Ufer in Verbindung mit der riesenhaften Umgestaltung der Verhältnisse anläßlich des Zollanschlusses Hamburgs (1888), die Entstehung der Kuhwärderhäfen stromabwärts von Steinwärder (1897 bis 1902) und endlich die Hinzufügung der neuesten Häfen auf Waltershof, nordwestlich des Köhlbrand, deren Bauanfang in das Jahr 1910 fällt — all das kann hier nur gestreift werden. Als besonders augenfällig bei dieser Anlage darf vielleicht die Tatsache bezeichnet werden, daß man stets den größten Wert auf die Beschaffung von Kaiplätzen gelegt hat, d. h. auf die Erleichterung des Umschlages von Schiff zu Land und umgekehrt, und weiter, daß die Hamburger Anlagen in qualitativer Hinsicht immer eine besondere Stellung angestrebt haben, deswegen auch als kostspielig bekannt sind.

In Rotterdam vollzog sich die Entwicklung namentlich in den letzten Jahrzehnten unter etwas anderen Tendenzen. Allerdings baute man auch dort anfangs verhältnismäßig schmale lange Hafenbecken, so den 1873 in Betrieb genommenen Eisenbahnhafen (staatlich) und den Königshafen, der mehr eine Art Maas-Durchstich ist, und den in den Jahren 1874 bis 1879 von der mit einem Kapital von 15 Mill. Gulden ausgerüsteten Rotterdamer Handelsvereinigung erbauten Binnenhafen und Zollagerhafen. Sehr bald aber gewann ein mit dem lebhaften Binnenschiffahrtsverkehr zusammenhängendes Prinzip die Oberhand, nämlich Becken mit möglichst großer Wasserfläche zu schaffen, um den an Pfählen oder Tonnen liegenden Seeschiffen den Umschlagsverkehr mit den ringsherum liegenden Rheinschiffen und Schuten möglichst bequem zu machen. Schon der 1887 begonnene Rijn-Hafen wies 30 ha Wasserfläche auf; der nach 1900 erbaute Maas-Hafen war bereits auf 58 ha gesteigert, und der

jetzt im Bau befindliche Waal-Hafen soll nach seiner Vollendung 310 ha Wasserfläche haben und 140 Seeschiffen bequem Platz zum Laden und Löschen bieten! Man sieht hier deutlich, mit welcher Verve sich Rotterdam auf die Ausnutzung des glänzenden Wasserweges wirft, der ihm von einem gnädigen Geschick zugewiesen ist. Für Hamburg kann das rotterdamsche Prinzip nicht allein in Frage kommen. Hamburg wird auch an dem Grundsatz ausreichender Kaianlagen festhalten müssen; selbstverständlich muß aber auf die Ermöglichung eines glatten Umschlages „im Strom", wie man das in Hamburg nennt, mit gleicher Sorgfalt Bedacht genommen werden. Die Eisenbahn- und Abfertigungsfrage ist im Zusammenhang hiermit selbstverständlich eine Kernfrage.

Skizze 4.



Das im Frühjahr 1912 veröffentlichte Projekt der Regulierung der unteren Schelde und der Erweiterung der Antwerpener Hafenanlagen.

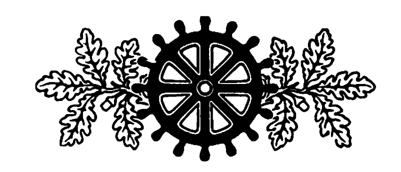
Schätzen wir endlich die Mittel ab, die für die weitere Entwicklung im 20. Jahrhundert den drei Häfen zur Verfügung stehen!

Daß Antwerpen sowohl wie Rotterdam nicht nur die finanzielle Hilfe der beiden Gemeinden, sondern in reichem Maße auch die Unterstützung ihres Staatswesens zur Verfügung haben, ist bekannt. Hamburgs Hafenanlagen und der lange Zufahrtsweg der Unterelbe — beide wollen vorwärts und sind lediglich angewiesen auf die allerdings relativ hohe finanzielle Leistungsfähigkeit eines der kleinsten deutschen

Bundesstaaten. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Bahnen ist daneben gewiß ein wichtiges Aktivum, da sie weiter ausgreifen kann, als die der holländischen und belgischen Bahnen. Ihr Wert für Hamburg wird aber doch dadurch etwas beeinträchtigt, daß sie auch andere deutsche Häfen berücksichtigen muß, während beispielsweise Antwerpen eben „der" belgische Hafen ist. Über die Zukunftschancen der Strombauten im Rheingebiet ist im Laufe unserer Ausführungen bereits gesprochen worden. Was endlich die künftige Weiterentwicklung der Hafenanlagen angeht, so ist die Lage Rotterdams derjenigen Hamburgs auch insofern ähnlich, als die modernsten Anlagen sehr weit entfernt auf dem der Stadt gegenüberliegenden Ufer liegen; bei künftigen Projekten bildet für Hamburg noch die bundesstaatliche Grenze eine Schwierigkeit. Antwerpen hat demgegenüber fast unbegrenzte Möglichkeiten. Das linke Schelde-Ufer ist fast überhaupt noch nicht für den Schiffahrtsverkehr benutzt, und scheldeabwärts ist unbebautes Terrain auf dem rechten Ufer, also in natürlicher Fortsetzung der jetzigen Hafenanlagen, nach Belieben zur Verfügung. Davon überzeugt auch das neueste Regierungsprojekt (siehe Skizze 4).

Dieses wichtige Hafenerweiterungsprojekt, von dem wir — wohl zum erstenmal in einer deutschen Zeitschrift — eine Zeichnung beigeben, zeigt, daß Antwerpen an der als nützlich erkannten Ausnutzung der Schelde-Kais festhält. Daß daneben Raum für die Angliederung weiterer Hafenbecken in großem Stil hinreichend vorhanden ist, zeigt der erste Blick. Es kann somit gar keinem Zweifel unterliegen, daß auch auf diesem Gebiete der Kampf zwischen Hamburg und Antwerpen mit Waffen schwersten Kalibers gekämpft wird.

Wir dürfen unsere Ausführungen, die die weitere Öffentlichkeit auf eine außerordentlich wichtige deutsche Wirtschaftsfrage lenken sollen, mit dem Wunsche schließen, daß der friedliche, aber scharfe Wettkampf der drei großen Nordseehäfen auf deutscher Seite allzeit wachsame Kämpfer und erfolgreiche Waffen finden möge. Gilt es doch die Aufrechterhaltung der heutigen Weltstellung des größten deutschen Hafens!



Die Arbeiten zur Bergung des italienischen Panzerkreuzers „San Giorgio“.

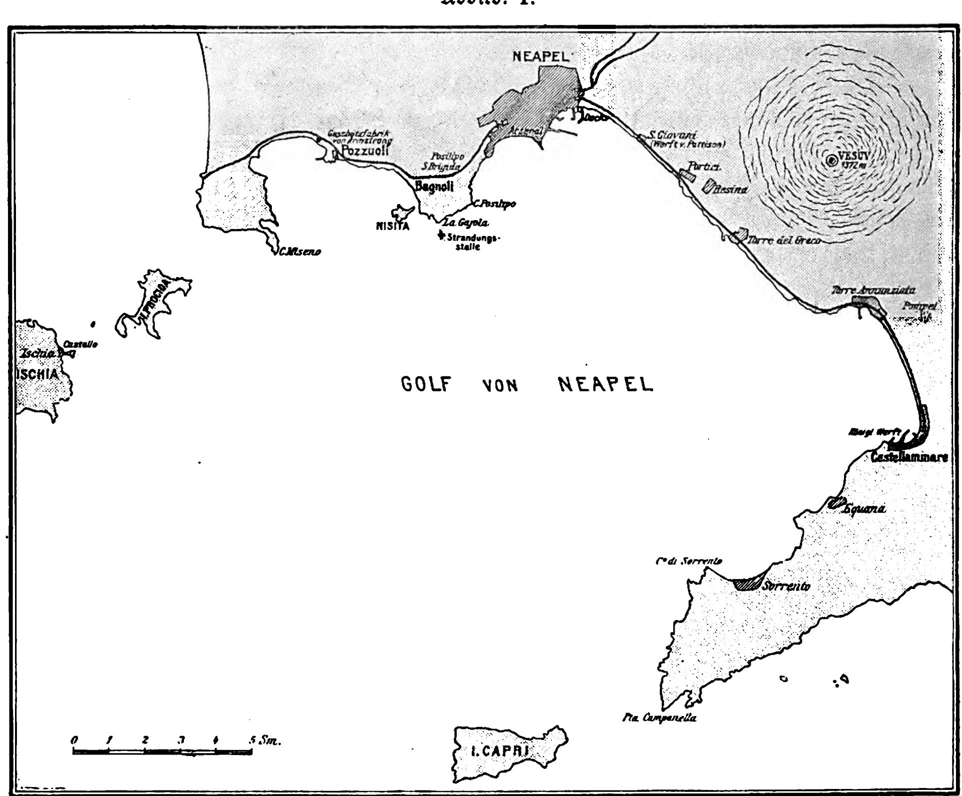
(Auszug aus dem amtlichen, im Beiheft der „Rivista marittima“ III. 1912 abgedruckten Bericht.)

(Mit 4 Skizzen und 7 Abbildungen.)

Das Schiff im Augenblick des Auflaufens.

Am 12. August 1911 kurz nach 5 Uhr nachmittags lief der Panzerkreuzer „San Giorgio“ bei der Einfahrt in den Hafen von Neapel mit 13 kn Fahrt auf der Untiefe La Gajola auf. Das Schiff hatte bei einem Deplacement von 10 450 t einen mittleren Tiefgang von 7,47 m, La Gajola eine Wassertiefe von nur 6 bis 6,8 m.

Abbild. 1.



Bei der Strandung schnellte das Schiff mehrmals auf der Untiefe auf, während ein anhaltendes Knirschen die gewaltige Bruch- und Deformationsarbeit anzeigte, in die sich die lebendige Kraft des Schiffes umsetzte. Nahezu das gesamte mittlere Drittel seines äußeren Bodens war eingedrückt, die Längs- und Querspanten hier verbogen oder gebrochen und auch der entsprechende Teil des inneren Schiffsbodens verbogen und mehrfach durchlöchert. An mehreren Stellen des Doppelbodens fand man später größere Tuffsteinstücke eingeklemmt.

Die durch das eindringende Wasser überfluteten Schiffsräume sind aus den beigefügten Skizzen 1 und 2 zu ersehen.

Es befanden sich darunter die beiden großen vorderen Kesselräume nebst zugehörigen Kohlenbunkern, die vorderen und die zentralen Munitionsräume, die Breitseittorpedoräume, der Raum der Ankerlichtmaschine, die vorderen Kühl- und Dynamomaschinenräume sowie die Befehlszentrale. Im großen und ganzen war das Schiff von den Kettenkasten bis zum vorderen Schott der Maschinenräume mit Wasser gefüllt, das fast durchweg bis in Höhe des äußeren Wasserspiegels stand. Auch die Maschinenräume waren nicht ganz verschont geblieben. Im Steuerbordmaschinenraum sickerte das Wasser an einigen Stellen durch, weswegen Tag und Nacht einige Pumpen in Betrieb gehalten werden mußten. Im Backbordmaschinenraum lagen die Verhältnisse zuerst günstiger, verschlechterten sich aber allmählich. Die Räume vor den Kettenkasten und hinter den Maschinenräumen waren dagegen ganz dicht geblieben und konnten während der Abbringungsarbeiten ununterbrochen in Benutzung bleiben. In den vorderen Kesselräumen waren im Augenblick des Auflaufens drei Kessel noch im Gebrauch und mehrere andere soeben außer Betrieb gesetzt. An ihnen erwärmte sich das eindringende Seewasser, vermischt mit dem aus den zerrissenen Doppelbodenzellen herausquellenden Brennöl, derart, daß es die Heizer stark an ihrer Arbeit des Schottenschließens behinderte und man schon Befürchtungen wegen übermäßiger Erwärmung der vorderen Munitionsräume hatte. Da die nach dem Auflaufen in das Schiff eingedrungenen 4300 t Wasser sich zum größeren Teil vorlich des Hauptspants befanden, so sackte das Schiff vorne weg und kam mit dem Heck so weit nach oben, daß das Torpedo-Unterwasserheckrohr in beträchtlicher Höhe über Wasser war. Der Tiefgang betrug nun vorn 9,2 m (vorher 6,88 m) und hinten 5,2 m (vorher 8,2 m), im Mittel 7,2 m (vorher 7,5 m).

Das mittlere Drittel des Kiels saß auf einer Länge von etwa 30 m fest. Vorn und achtern war das Schiff flott, und zwar vorn in Länge von 40 m und achtern in Länge von 55 m; dort war das Wasser bis zu 20 m tief. Die stützende Fläche der Untiefe war bis zu 8 m breit und lag zum größten Teil unter der Steuerbordseite des Schiffes. Aus ihrem hinteren, unter der Backbordseite des Schiffes liegenden Teil ragte eine Erhebung auf, die das Schiff stützte und in seiner geneigten Lage hielt. Das Schiff hatte jetzt ein Gewicht von 10 450 + 4300 = 14 750 t, wogegen sein Auftrieb infolge des verringerten Tiefganges und des Lecks nur 9600 t bei mittlerem Wasserstande betrug. Es übte also auf die etwa 250 qm betragende Stützfläche der Untiefe einen Druck von 5150 t aus. Da diese Stützfläche nicht eben war, sondern eine Art Mulde unter dem Schiffsboden bildete, so waren die Stabilitätsbedingungen für das Schiff verhältnismäßig günstig — unter der Voraussetzung, daß die See ruhig blieb. Die Lage konnte aber gefährlich werden, wenn grobe See aufkam.

Ähnlich stand es auch mit der Widerstandskraft des Schiffskörpers gegen Durchbiegung. Die Stützfläche des Schiffes erstreckte sich nur auf etwa ein Viertel seiner Länge, während die Schiffsenden frei schwebten. Die Widerstandskraft des mittleren Schiffsteils war aber infolge Zerstörung des Schiffsbodens erheblich geschwächt. Ruhige See war deswegen sehr erwünscht. Dauernd unruhige See hätte im übrigen nicht nur Stabilität und Widerstandskraft des Schiffskörpers verringert, vielleicht neue

Skizze 1.

Längsschnitt.

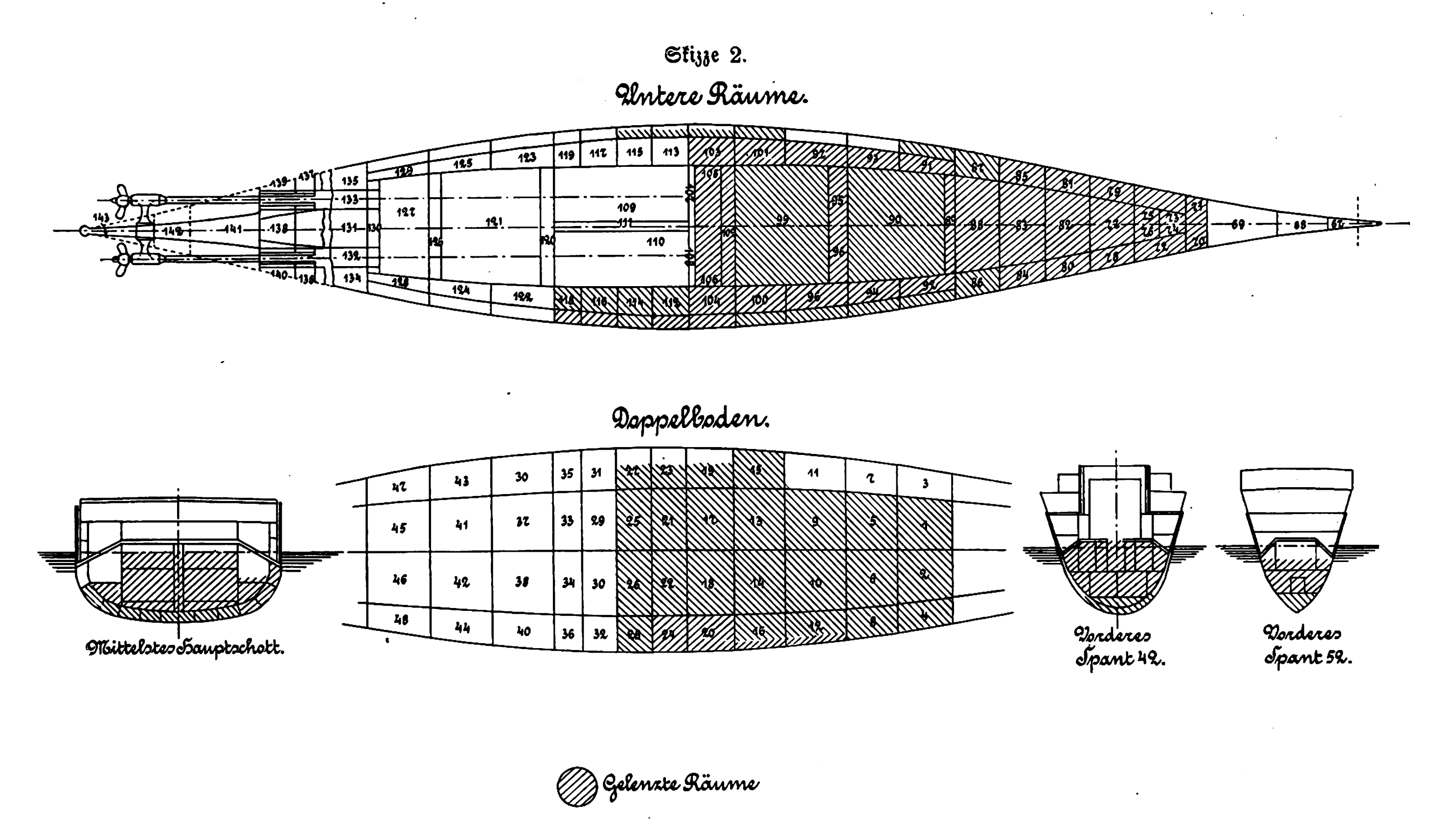
Tauchungslinie am 13. August 1911.

Normale Tauchungslinie

Tauchungslinie am 11. September 1911.

Obere Räume.

Überflutete Räume


Skizze 2.
Untere Räume.
Doppelboden.
Mittelstes Hauptschott.
Vorderes Spant 42.
Vorderes Spant 52.
Gelenzte Räume

Lecks im Schiffsboden verursacht und das Schiff zum Kentern gebracht, sondern auch dazu gezwungen, vorsichtshalber die Mannschaft von Bord zu nehmen, somit die Pumpen der Maschinenräume stillstehen und dadurch weitere 2000 t Wasser in das Schiff eindringen zu lassen.

Bei den Abbringungsarbeiten handelte es sich darum, das 14 700 t schwere Schiff so weit zu erleichtern, bis es nur 6 m Tiefgang hatte, d. h. nur etwa 7700 t wog. Man mußte also über 7000 t an Gewichten von Bord entfernen oder einen dementsprechenden Auftrieb schaffen; mit anderen Worten, es handelte sich nicht um ein einfaches Abschleppen, sondern um die Bergung eines gleichsam halbversunkenen Schiffes.

Programm der Bergung.

Das in den ersten Tagen aufgestellte Arbeitsprogramm enthielt folgende gleichzeitig auszuführende Maßnahmen:

1. Erleichterung des Schiffes um einen Teil seiner eigenen Gewichte,
2. Auspumpen des eingedrungenen Wassers,
3. Anbringen einiger Auftriebsvorrichtungen außen am Schiffskörper,
4. Öffnung eines freien Weges in der Untiefe, um das Schiff bequem abschleppen zu können,
5. einige Nebenarbeiten.

Zu 1. Die Gewichte, um die das Schiff erleichtert werden sollte, bestanden im wesentlichen aus dem gesamten beweglichen Material (etwa 600 t) und aus einigen festen Teilen des Schiffskörpers, deren Entfernung seine organische Widerstandskraft nicht schwächte, darunter die gesamte Artillerie (1000 t), Kommandotürme und Panzertürme (70 t), einige Platten des Gürtelpanzers (es wurden deren acht im Gewicht von 95 t entfernt) und die vorderen beiden Schornsteine. Die Ausschiffung der vorderen acht Kessel (250 t) und der Hauptmaschinen (über 300 t) wurde im Auge behalten, aber schließlich nur bei den Maschinen teilweise durchgeführt.

Zu 2. Die Entfernung des eingedrungenen Wassers sollte teils durch Pumpen nach Dichtung der Lecks im Schiffsboden, teils durch Herausdrücken mit Hilfe von Preßluft geschehen.

Zur Entfernung des eingedrungenen Wassers durch Pumpen traten außer den ständig an Bord befindlichen Dampf- und elektrischen Pumpen — von im ganzen 6000 t stündlicher Leistung — nach und nach 11 neu an Bord aufgestellte Pumpen von je 10 bis 2000 t stündlicher Leistung sowie die beiden Pumpen der Marineschlepper „Atlante" und „Ercole" in Betrieb. Diese hatten zusammen eine Leistung von 9000 t, so daß mit allen verfügbaren Pumpen zusammen stündlich 15 000 t Wasser gelenzt werden konnten. Die stärksten Pumpen, 2 Dampfzentrifugalpumpen zu je 2000 t und 2 elektrische Zentrifugalpumpen (je 800 t), waren zum Lenzen der beiden vorderen Kesselräume vorgesehen.

Nach Verlauf einiger Tage ging man daran, die vollgelaufenen Abteilungen nach einem bestimmten Plan zu lenzen. Da die Hauptquerschotten, wie man festgestellt hatte, dichthielten, so wurden die Pumpen dementsprechend auf die verschiedenen Querabteilungen verteilt. Sobald ein Raum gelenzt war, wurden seine Undichtigkeiten durch Pfropfen, Keile, Zement, Werg usw. verstopft. Diejenigen Räume, die aus

irgendwelchen Gründen nicht leicht täglich trocken gemacht werden konnten, wurden mit Auftriebsmaterial wie Kork, Fässern und sonstigen Hohlgefäßen ausgefüllt, so die Kohlenbunker, die die Kesselräume umgaben.

In den Querbunkern hinter den Maschinen wurde gleich in den ersten Tagen eine wasserdichte Wand aus Beton, Zement usw. aufgeführt, um die bis dahin von jeder Überflutung verschont gebliebenen Räume hinter den Maschinen auf alle Fälle trocken zu erhalten. Der Trockenerhaltung der Maschinenräume selbst war man — wie schon gesagt — nicht ganz sicher.

Die Schließung der Lecks im Schiffsboden geschah durch Taucher. Die Ausfüllung der beschädigten Doppelbodenzellen mit quellendem und sperrendem Material wie Kork, Wergballen und Holz sowie die Dichtung kleinerer Löcher mit Holzpfropfen wurde so lange fortgesetzt, bis die Pumpen — laut Feststellung der Taucher — kein Wasser von außenbords mehr ansaugten.

Zur Dichtung der Löcher von außen wurden ferner für eine bestimmte Zone des Schiffsrumpfes Lecksegel von 20 × 20 m angefertigt, bestehend aus drei Schichten Segeltuch mit Wergeinlagen, die mit Hilfe von Stahlstandern mit Spannschrauben an Deck festgemacht wurden. Um die Lecksegel davor zu schützen, daß sie an den Kanten der zerrissenen Schiffshaut infolge Ansaugens der Pumpen beschädigt würden, wurden über die Lecks, soweit es erforderlich erschien, Stahldrähte gezogen.

Auch von binnenbords wurde ein Teil der Öffnungen geschlossen, und zwar gleichfalls durch Holzkeile, schnell erhärtenden Zement und andere Leckdichtungsmittel.

Druckluft beschloß man nach einigen Tagen der Untersuchung und Überlegung nur bei den beiden vorderen Kesselräumen anzuwenden. Das Auspumpen dieser etwa 1400 t Wasser enthaltenden Räume, die durch große, schwer oder gar nicht zugängliche Lecks mit der See in offener Verbindung standen, bereitete nämlich besondere Schwierigkeiten und war — wie später angestellte Versuche ergaben — selbst durch mehrere der stärksten Pumpen nicht zu bewerkstelligen. Da die Verwendung von Druckluft längerer Vorarbeiten bedarf, so wurden diese bereits in den ersten Tagen der Bergungsarbeit begonnen. Als oberer Abschluß des zu schaffenden luftdichten Raumes sollte das Panzerdeck dienen. Auf diesem, und zwar über den Schornsteinhälsen, sollten die Luftschleusen für das Personal stehen, je eine für jeden Kesselraum. Es mußten daher die Schornsteine nebst den Schornsteinhälsen entfernt und alle Öffnungen im Panzerdeck luftdicht verschlossen werden, darunter die 4 großen Öffnungen der Schornsteinhälse, 8 große Ventilatoröffnungen, 4 Zugangsöffnungen für Personal. Hermetisch zu schließen waren ferner 4 Klapptüren im Mittelgang, 14 Falltüren der Kohlenbunker, 24 Mannlöcher zum Einschütten der Kohlen und eine große Anzahl von Öffnungen für verschiedene Leitungen. Die Ausführung der Dichtungsarbeiten beanspruchte viel Zeit und Mühe. Zur Herstellung der Druckluft waren 5 Kompressoren, nämlich je einer zu 12, 30 und 40 PS und 2 zu 60 PS vorhanden.*)

*) Da das Abschleppen bereits nach anderweitiger Erleichterung und Hebung des Schiffes gelang, so wurde das augenscheinlich als eines der letzten Rettungsmittel vorgesehene Lenzen der vorderen Kesselräume unnötig. Um aber die schwierigen und langwierigen, nahezu beendeten Vorbereitungen zum Lenzen durch Druckluft nicht ganz umsonst ausgeführt zu haben, benutzte man sie,

Zu 3. Die Vermehrung des Auftriebs des Schiffes durch äußerlich anzuwendende Hebemittel war durchaus erforderlich, weil selbst dann, wenn es gelingen sollte, alle überfluteten größeren Räume zu lenzen, noch etwa 700 t Wasser in und über dem zerstörten Doppelboden im Schiff blieben, die sich nicht beseitigen ließen. Man konnte z. B. unmöglich alle schwer zugänglichen Räume ständig trocken halten.

Die Art und Weise, wie das Schiff festsaß, und seine Bauart ließen es angezeigt erscheinen, Schwimmkörper großen Deplacements und geringen Eigengewichts zur Steigerung des Schiffsauftriebs zu verwenden. Nach einigen in den ersten Tagen angestellten Untersuchungen und Überlegungen beschloß man folgende größere Schwimmkörper zu beschaffen:

6 starke hölzerne Transportprähme zu je 200 t,

8 kleine Stahlzylinder zu je 55 t Hebekraft 6 große „ „ „ 350 t „	versehen mit Ventilen zum Einlassen von Wasserballast und zum Ausblasen dieses Ballastes durch Druckluft.

Die 6 Transportprähme wurden aus allen in Neapel vorhandenen Prähmen und Hulks ausgesucht, mit wasserdichten Decks versehen und mit elektrischen Pumpen ausgerüstet. Zwei von ihnen erhielten ferner je 3 doppelte Stahlbrooken, die, unter dem Heck des havarierten Schiffes hindurchgenommen, die Prähme miteinander verbinden sollten. Jeder Prahm war mit 150 bis 200 t Wasserballast zu beladen, durch dessen Auspumpen dem Schiff ein bestimmter Auftrieb erteilt wurde.

Für den mittleren Teil des Schiffes, wo man keine Stahlbrooken unter dem Kiel hindurchnehmen konnte, wurden sechs starke, 4,5 m lange, an die Schiffswand außen zu befestigende Eisenkonsolen vorgesehen. Wo der Gürtelpanzer dieser Anbringung im Wege war, wurde er abgenommen. Unter je drei dieser Konsolen konnte unter Anwendung von Holzstapeln als Zwischenlage je einer der übrigen vier Hebeprähme zur Verwendung gelangen.

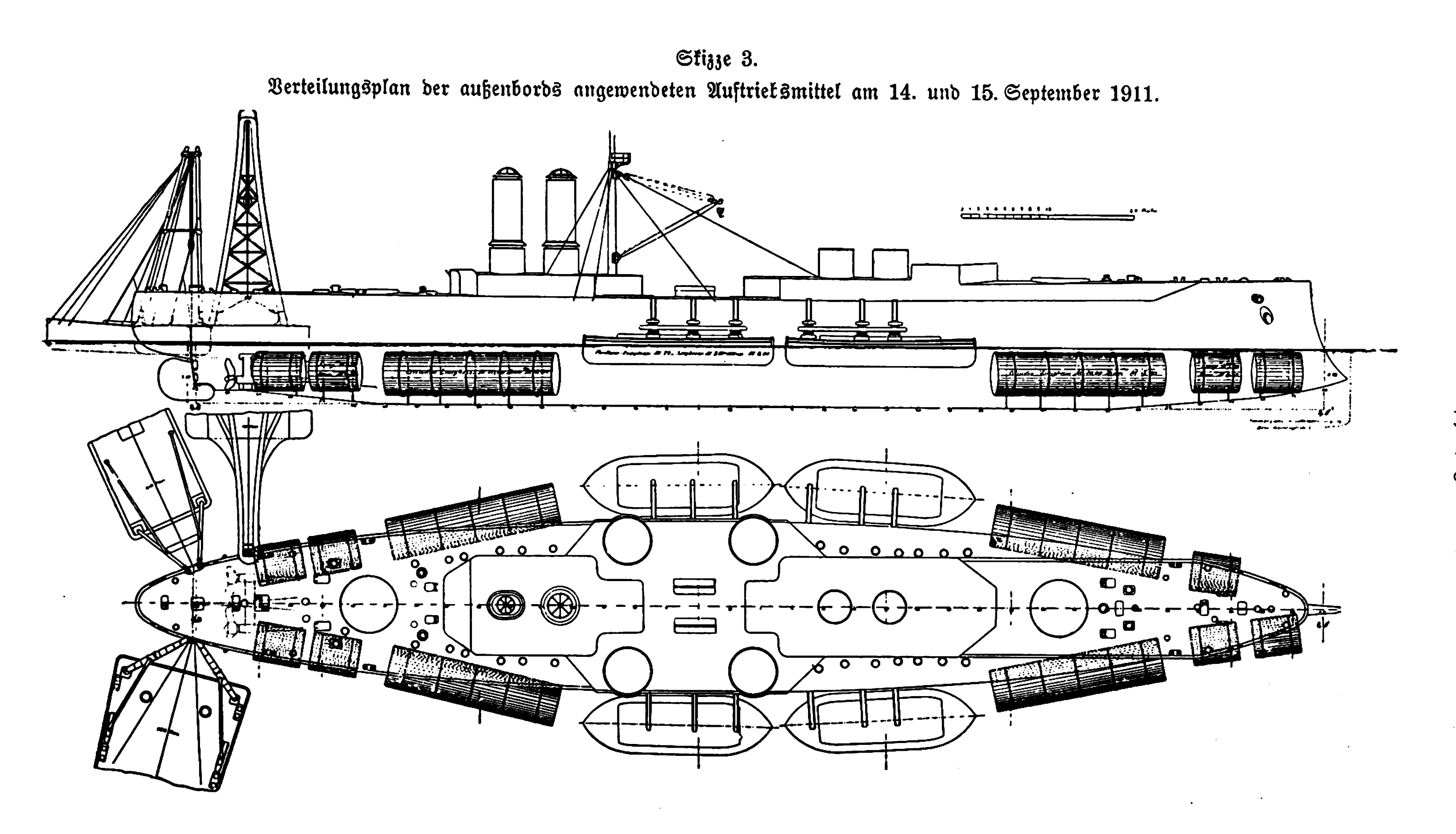
Die acht kleinen Stahlzylinder zu je 55 t waren noch von früheren Hebungsarbeiten her vorrätig. Sie sollten einzeln an den Schiffsenden verwendet werden. Zur Befestigung waren Stahlbrooken vorgesehen, die an Deck zu belegen und unter dem Schiff hindurch zu nehmen waren.

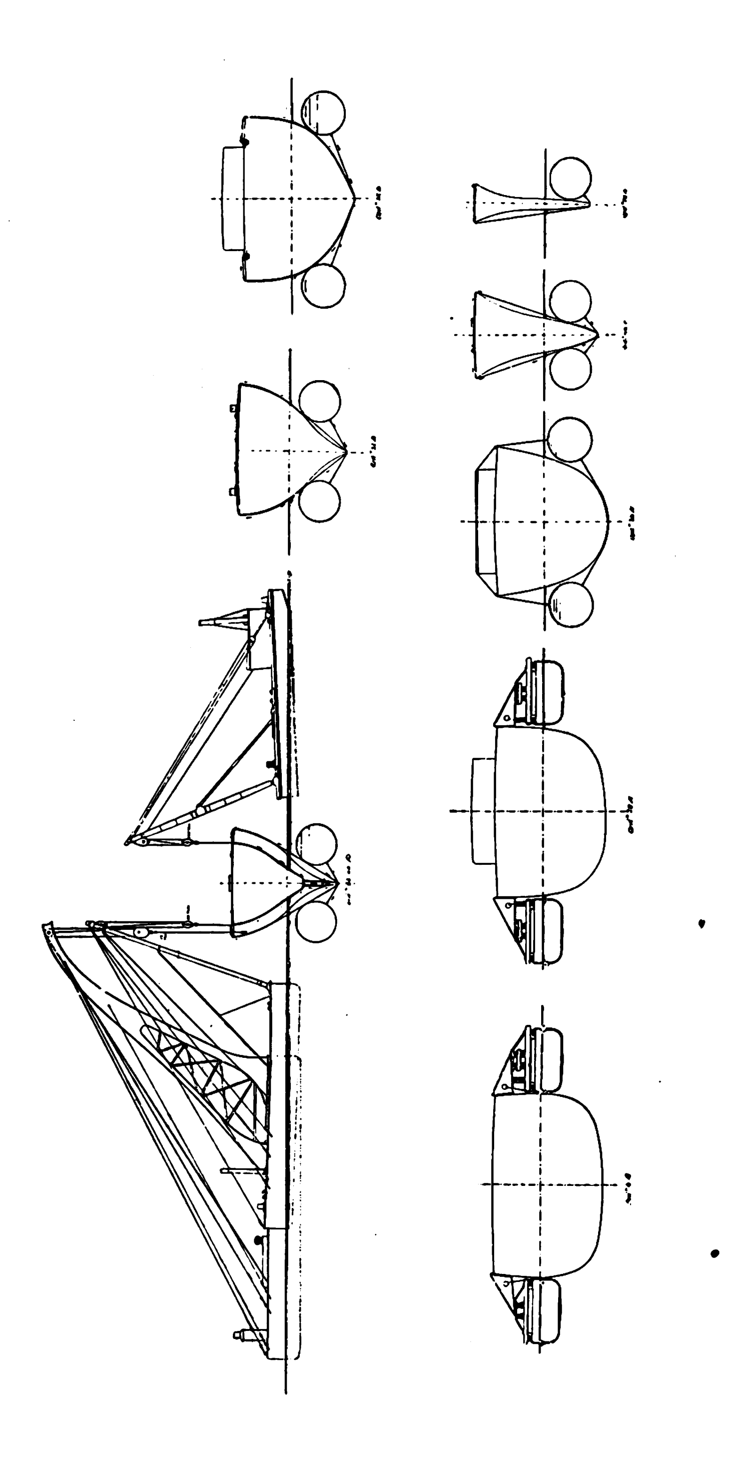
Die sechs Stahlzylinder zu je 350 t mußten erst hergestellt werden. Jeder von ihnen war 20 m lang, hatte 5 m Durchmesser, 400 t Deplacement (wenn unter Wasser befindlich), 45 t Materialgewicht und mußte auf wenigstens 1 Atmoshpäre Überdruck geprüft sein. Das erste Paar von ihnen war 10 Tage nach der Bestellung, die anderen beiden Paare waren nach weiteren 7 und 15 Tagen fertig. Von ihnen hing die Rettung des Schiffes ab. Ihre Befestigung am Schiff geschah in derselben Art wie bei den kleineren Stahlzylindern, und zwar mit je fünf Stahl-

---

um nach Einschleppen des Schiffes ins Dock einen Versuch mit dieser Art des Lenzens zu machen. Bei diesem Versuch wurde unter Verwendung von 3 Kompressoren in den beiden 1500 cbm großen Kesselräumen nur eine Verringerung des Wasserstandes um 0,6 m erzielt. Der Luftdruck im Raum betrug dabei anscheinend 2 Atmosphären, jedenfalls wird ein Luftdruck von nicht über 2 Atmosphären als empfehlenswert bezeichnet. Als Grund dieses Fehlschlages wird angegeben, daß die noch vorhandenen Undichtigkeiten in den Räumen, besonders an den vielen Rohr- und Kabeldurchführungen, zu zahlreich waren.

Skizze 3.
Verteilungsplan der außenbords angewendeten Auftriebsmittel am 14. und 15. September 1911.





brooken. Zur Herstellung der komprimierten Luft für die Stahlzylinder dienten dieselben fünf Maschinen, die zum Leerdrücken der vorderen Kesselräume vorgesehen waren.

Durch die Prähme und versenkbaren Stahlzylinder verfügte man theoretisch über eine Auftriebskraft von $(150 \times 6) + (55 \times 8) + (350 \times 6) = 3440$ t, eine Summe, die ungefähr einem Drittel des Schiffsdeplacements entsprach, jedoch nicht ganz ausgenützt wurde. Ein Teil blieb in Reserve für den Fall unvorhergesehener Vorkommnisse.

Das im vorstehenden erwähnte, zur Stützung des Hecks bestimmte Paar Prähme gelangte wegen der gefährdeten Stabilitätsverhältnisse des Schiffes bei etwa eintretendem schlechtem Wetter schon von den ersten Tagen ab zur Verwendung. Die Prähme auf das richtige Maß ihrer Leistungsfähigkeit zu bringen und dauernd zu halten hatte seine Schwierigkeiten wegen der Dehnbarkeit der Brooken und weil das Schiff — und mit ihm die Pontons — im Laufe der Arbeiten beständig seinen Tiefgang änderte.

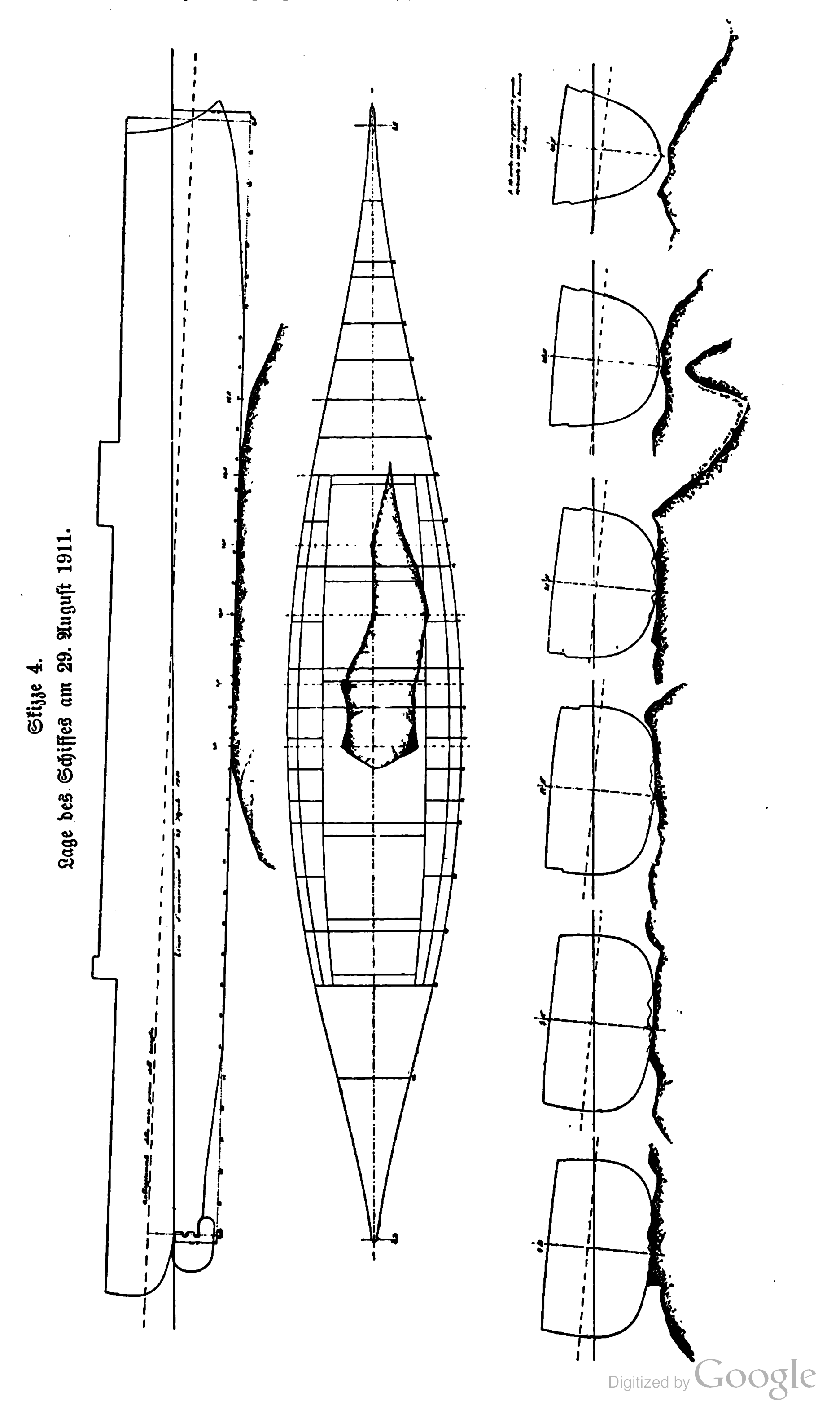
Nachdem man die Angriffspunkte der außen anzubringenden Auftriebsmittel, besonders im Hinblick auf die Verbesserung der Schiffsstabilität, ausgesucht hatte, wurden die Stahlzylinder und Pontons für die ersten Abschleppversuche am 8. und 9. September in folgender Weise verteilt: Ganz achtern die erwähnten zwei, durch Brooken verbundenen Pontons, vor ihnen je ein 350 t-Stahlzylinder, vor diesen auf jeder Seite zwei Pontons unter den Eisenkonsolen, darauf folgend auf jeder Seite ein 350 t-Stahlzylinder und ganz vorn am Steuerbord zwei, am Backbord ein 55 t-Stahlzylinder. Bei den folgenden und endgültigen Abschleppversuchen am 14. und 15. September waren die hintersten zwei Pontons durch je zwei 55 t-Stahlzylinder und drei Schwimmkräne (von zusammen etwa 200 t Hebekraft) ersetzt worden.

Die Auftriebskraft der von außen wirkenden Mittel betrug bei den Versuchen am 14. und 15. September etwa 2500 t.

Zu 4. Die genaue Vermessung und Auslotung der Untiefe La Gajola führte zu dem Beschluß, das Schiff mit dem Vorsteven voran abzuschleppen. Zu diesem Zweck entfernten Taucher durch Sprengungen alle Vorsprünge und Unebenheiten der Untiefe, die dem Passieren des Hauptspants hätten hinderlich werden können.

Zu 5. Zu den Nebenarbeiten gehörten Maßnahmen zur Sicherung der Stabilität und der Verbandsfestigkeit des Schiffes für den Fall schlechten Wetters sowie Maßnahmen zur Verhinderung von Wiedereindringen des Wassers in ausgepumpte Räume, ferner die genaue Auslotung der Untiefe und ihrer Umgebung sowie das tägliche Beobachten der verschiedenen Instrumente zum Anzeigen des äußeren Wasserstandes, der Krängung und Vorlastigkeit des Schiffes sowie der Vertikalbiegung des Schiffskörpers. Die Größe der Durchbiegung betrug von Anfang an 8 cm und blieb während der ganzen Dauer der Arbeiten unverändert. Für das Abschleppen bereitete „Sicilia" vier 250 m lange Schleppleinen vor, deren mittlerer Teil aus je zwei Längen Kette von 62 mm Stärke bestand. Vor und hinter diesem Kettenteil waren Hanfleinen von 50, 46 und 42 cm Umfang eingeschäkelt, die schwersten Leinen, die das Arsenal hatte.





Skizze 4.
Lage des Schiffes am 29. August 1911.

Die Ausführung der Arbeiten.

Aus dem Arbeitsjournal, das die „Rivista marittima“ ziemlich ausführlich wiedergibt, ist folgendes bemerkenswert:

Die Leckdichtung begann am 15. August und dauerte während der ganzen 34tägigen Arbeitszeit an, da mit dem allmählichen Aufschwimmen des Schiffs immer wieder neue Lecks von außen zugänglich wurden. Ebenso war es mit der Arbeit des Lenzens. Am 29. August waren 800 t gelenzt, am 7. September 1500 t.

Am 16. August begann die Ausschiffung der schweren Geschütze und ihrer Türme, am 29. August war sie der Hauptsache nach durchgeführt.

Vom 19. August bis 25. August wurden die Schornsteine und ihre Hälse ausgeschifft. Der Fangdamm hinter den Maschinenräumen wurde in der Zeit vom 19. August bis 24. August gebaut. Die Unterwassersprengungen waren der Hauptsache nach am 22. August beendet. Am 25. August wurden die beiden 200 t-Hebepontons am Heck und ein 55 t-Zylinderpaar am Bug angebracht. Am 31. August wurden die ersten beiden großen Stahlzylinder, am 3. September das erste der drei Lecksegel, am 4. bis 6. September die eisernen Konsolen für vier Hebepontons angebracht.

Am 5. September ergab ein Lenzversuch der Kesselräume mit allen vorgesehenen Pumpen, daß sich nur ein Fallen des Wasserspiegels um 65 cm erreichen ließ. Am nächsten Tage war die Vorlastigkeit des Schiffes beseitigt und am 8. September nach Sprengung einer Erhöhung der Untiefe die Schlagseite auf 2° vermindert. Der erste Abschleppversuch, den „Dandolo“ am 8. September morgens machte, endete mit Brechen der Schlepptrossen.

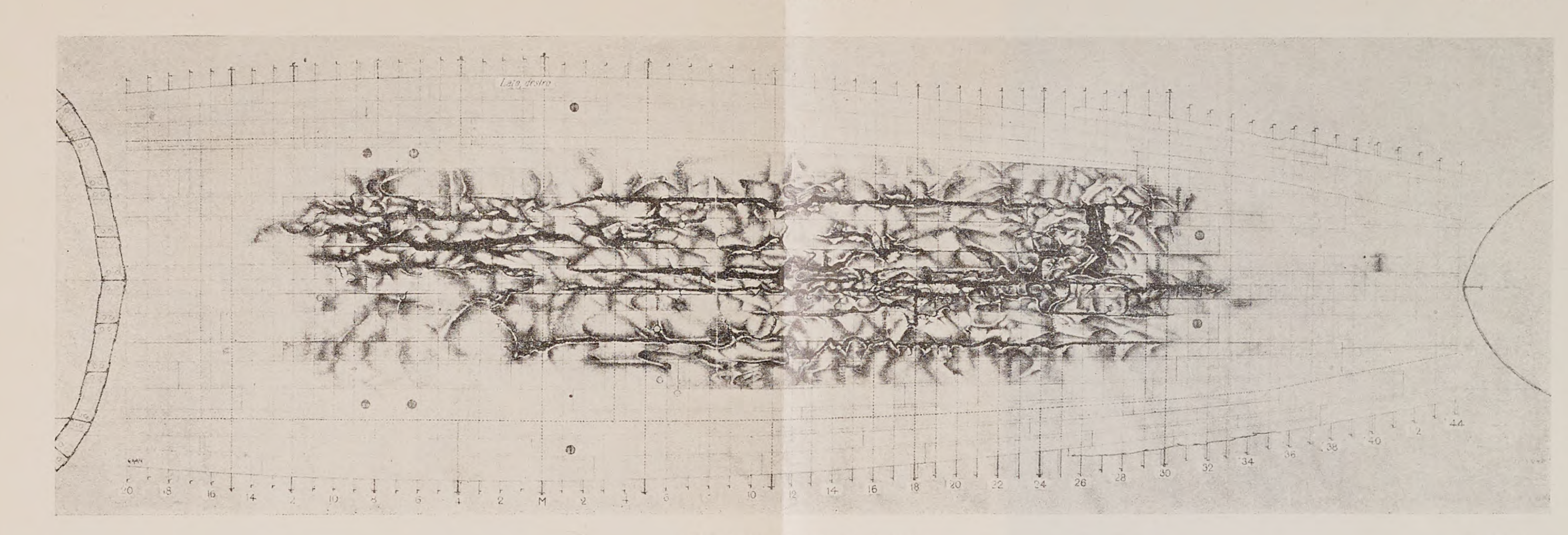
Am 9. September wurde ein undicht gewordener 350 t-Stahlzylinder gegen einen der beiden gleichgroßen Reservezylinder ausgewechselt und es wurden drei Schwimmkräne zum Heben des Hecks klar gemacht. „San Giorgio“ wog jetzt nur noch etwa 12 000 t, verdrängte 9500 t und erhielt 1900 t Auftrieb durch die von außen wirkenden Hebemittel. Der Bodendruck betrug also nur noch 600 t. Taucher versicherten, der Schiffsboden ruhe nur noch mit wenigen Quadratmetern seiner Fläche auf der Untiefe.

„Sicilia“ versuchte eine Stunde lang mit dauernd gleicher Kraft vergebens den Panzerkreuzer abzuschleppen. Einige Kabel brachen schließlich. Nach diesen beiden mißglückten Abschleppversuchen ging man zunächst an die Ausschiffung weiterer Gewichte, darunter größerer Maschinenteile, und an die Fortsetzung der Sprengungen des Unterseehöckers. Gleichzeitig wurden die Vorarbeiten zur Entleerung der Kesselräume durch Druckluft eifrigst betrieben. Weitere 100 t Wasser waren am 12. September gelenzt. Am 14. September war alles zu einem neuen Abschleppversuch durch „Sicilia“ klar, den diese von 1³⁰ bis 2³⁰ nachmittags ohne Erfolg durchführte. In der Nacht zum 15. September setzte der Seegang das Schiff in schlingernde Bewegungen und verursachte dadurch neue Lecks unter dem Backbord-Maschinenraum. Glücklicherweise konnten indessen die Maschinenpumpen diesen neuen Wassereinbruch bewältigen. Mittags wurden alle Hebemittel erneut zum Tragen gebracht. Bei Hochwasser schleppte dann „Sicilia“ das havarierte Schiff unter Anwendung dauernden Zuges von der Untiefe ab und zum Hafen von Neapel, wo es am nächsten Tage eingedockt wurde.*)

*) Nach sechsmonatiger Reparatur verließ „San Giorgio“ am 21. März d. Js. das Dock und wurde zu Anfang Juni unter Zuteilung zur 2. Division des 1. Geschwaders wieder in die Flotte eingestellt. Die gesamten Bergungs- und Reparaturkosten des 1905 bis 1910 mit einem Aufwande von 22,4 Mill. ℳ erbauten Schiffes betrugen angeblich 3,2 Mill. ℳ.

Abbildung 6.

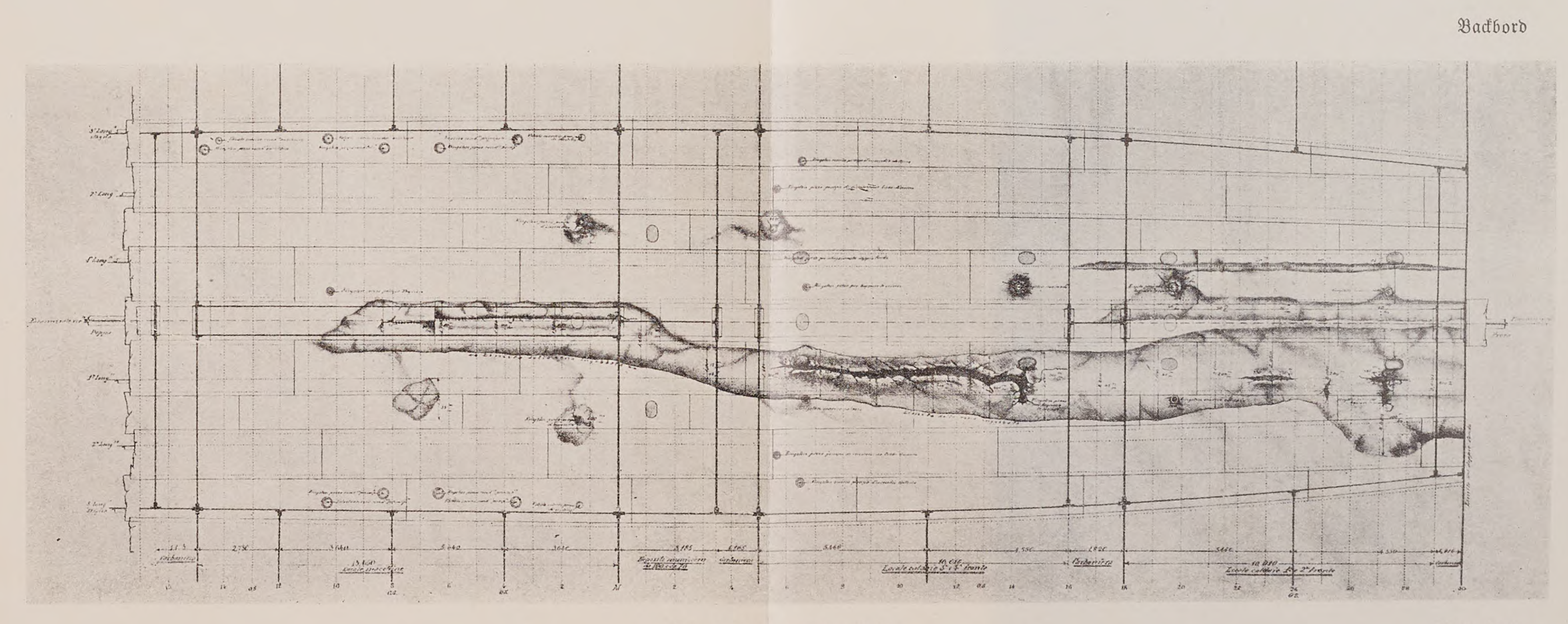
Steuerbord



Die Lecks im äußeren Boden.

Backbord

Backbord

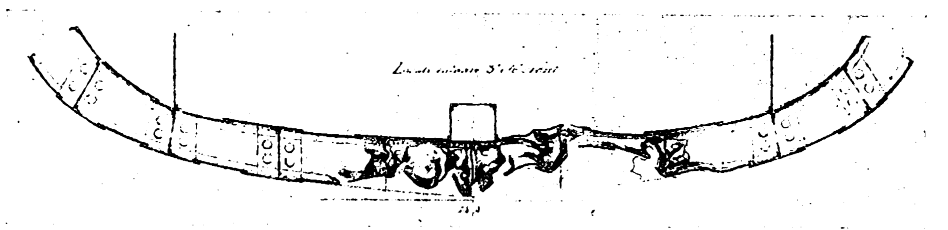


Die Lecks im inneren Boden.

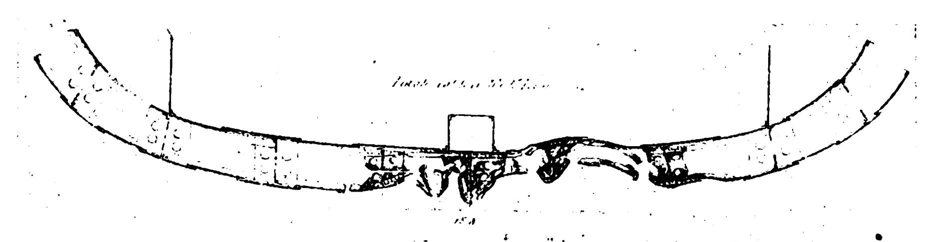
Steuerbord

Abbild. 7.

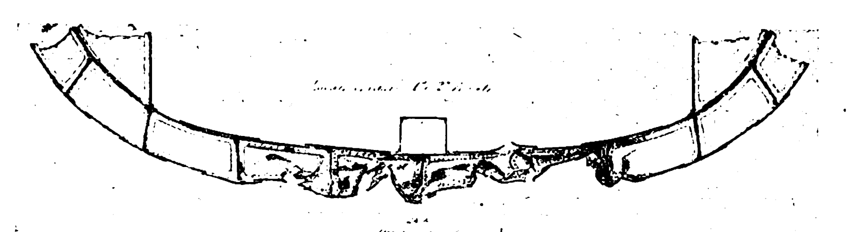
Querschnitte der Lecks.



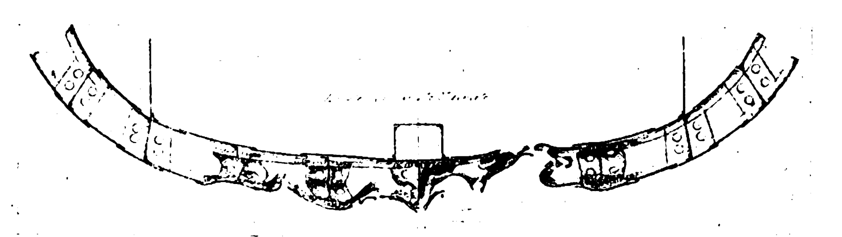
Kesselraum — Vorderes Spant 14.



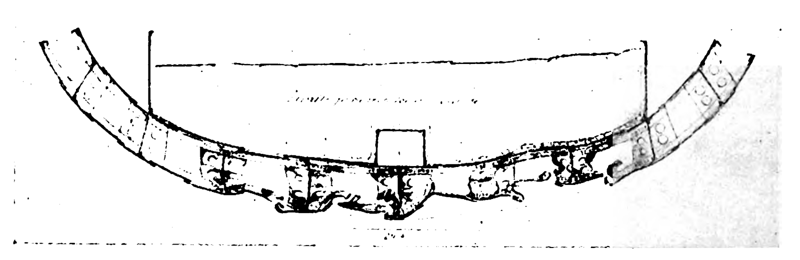
Kesselraum — Vorderes Spant 15.



Kesselraum — Vorderes Spant 24.



Kesselraum — Vorderes Spant 25.



Vorderes Ende der Kesselräume — Vorderes Spant 29.

Einige bei den Abbringungsarbeiten gemachte Erfahrungen und Beobachtungen.

Pumpen. Die Lenzpumpen müssen an Bord des havarierten Schiffes aufgestellt werden, denn eine ständige Verbindung zwischen diesem Schiff und anderen Fahrzeugen durch Schläuche für Wasser, Dampf und Preßluft oder durch elektrische Leitungen kann nur bei ganz ruhiger See aufrecht erhalten werden. Derartige Fahrzeuge beengen außerdem den Platz an den Schiffsseiten, der für andere Arbeiten, darunter das Laden und Löschen von Prähmen, nach Möglichkeit freigehalten werden muß.

Die auf „San Giorgio" provisorisch aufgestellten Pumpen konnten mit den achteren Schiffskesseln (für 7500 PS) und zum Teil auch durch die Dynamo-Maschinen des Schiffs betrieben werden. Da aber diese provisorisch aufgestellten Pumpen den Abdampf in die Atmosphäre gehen ließen, so verbrauchte man viel Speisewasser, das täglich in Prähmen herbeigeschafft werden mußte. Es empfiehlt sich die Verwendung von Explosionsmotoren — und zwar am besten Schwerölmotoren.

Als Pumpentyp ist sowohl die Zentrifugalpumpe als auch die Kolbenpumpe verwendbar. Am besten verwendet man in jeder Querabteilung des Schiffs beide Pumpenarten, und zwar die Zentrifugalpumpen für den ersten und größten Teil der Arbeit, die Kolbenpumpen für das gänzliche Trockenlegen und das Trockenhalten der Räume.

Um die Saughöhe der Pumpen möglichst zu vermindern, müssen die Pumpen so tief wie möglich aufgestellt werden, obgleich sich dem oft große Schwierigkeiten entgegenstellen. Die Pumpen müssen leicht zerlegbar sein. Die Leistungsfähigkeit derart provisorisch aufgestellter Pumpen ist beträchtlich kleiner als ihre normale Leistungsfähigkeit. Das hat seinen Grund besonders in der durch die Bodenverhältnisse bedingten Länge der Saugrohre, dann aber auch in den Schwierigkeiten, die mit der provisorischen und eiligen Aufstellung zusammenhängen (Vibrationen, Knickungen der Rohrleitungen, Undichtigkeiten usw.). Zur Beseitigung der Vibrationen erwiesen sich Unterlagen von starken Holzbohlen, die mit hölzernen Versteifungen gegen die Decks und Schotten festgelegt waren, als zweckmäßig. Als Rohrleitungen bewährten sich am besten gradlinige Eisenröhren mit biegsamen Kniestücken aus gummiertem und armiertem Segeltuch.

Die Saugköpfe müssen in Räume eingeführt werden, die auch den Tauchern zugänglich sind, und sich leicht abnehmen lassen, damit sie von verstopfenden Stoffen befreit werden können. Die Führung der Pumpenrohre und Ausgüsse sowie der Zu- und Ableitungen des Dampfes macht oft Schwierigkeiten infolge der wasserdichten Einteilung des Schiffes. Die Konstruktion sollte auf vorkommende Fälle Rücksicht nehmen.

Leckdichtung. Bei den zugänglichen und fest umgrenzten Lecks gelang die Dichtung von außen schnell und in befriedigender Weise. Dabei mußte darauf geachtet werden, daß nicht etwa Leckdichtungsmaterial durch den Saugstrom der Pumpen und den Druck von außen aus den Lecks herausgezogen wurde, weil die Saugköpfe der Lenzrohre dadurch verstopft wurden. Wenn Lecks in der Stützfläche des Schiffes auf der Untiefe unzugänglich sind, so kann man sie von außen dadurch zugänglich machen, daß man Trimm- oder Positionsänderungen mit dem Schiff oder Sprengungen in der Untiefe vornimmt.

Die Leckdichtung von innen bietet viele und beträchtliche Schwierigkeiten. Die Räume von Kriegschiffen sind — im Unterschied von denen der meisten Handelsschiffe — mit vielen Maschinen und sonstigen fest eingebauten Einrichtungen versehen, die den Zugang zum Schiffsboden schwierig gestalten. Außerdem finden sich nicht leicht beherzte Taucher, die im Innern überfluteter Räume ohne Tageslicht arbeiten, zumal wenn der Zugang schwierig und gewunden ist, so daß sich der Luftzuführungsschlauch des Tauchers leicht verfangen und bekneifen oder gar reißen kann. Es ist ferner schwer, ein Leck von innen so zu schließen, daß die Dichtung nach Ansaugen der Pumpen dem Wasserdruck von außen standhält. Immerhin ist die Möglichkeit einer Leckdichtung von innen durch Holzkeile oder Holzcaissons, die mit Stützen angepreßt und ringsherum mit starkem Druck gedichtet werden, mit Hilfe von schnell erhärtendem Beton nicht ausgeschlossen. Dazu gehört aber, daß die Lecks vorher bequem zugänglich gemacht werden.

Es würde sich empfehlen, wenn auf den Kriegschiffen wasserdichte Taucherlampen für die unteren Räume vorgesehen würden. Empfehlenswert ist ferner die Verwendung von pneumatischen Handwerkszeugen zu den Arbeiten an Bord und unter Wasser. Da sie mit 7 Atmosphären Druck gespeist werden müssen, so ist es zweckmäßig, für sie einen besonderen Luftkompressor vorzusehen.

Die von außen wirkenden Auftriebsmittel. Die Verwendung von Prähmen erwies sich als recht zweckmäßig. Hölzerne Prähme sind den eisernen vorzuziehen, weil Beschädigungen an ihnen und durch sie infolge bewegter See weniger schwerwiegende Folgen haben. Sie müssen wasserdicht eingedeckt sein, damit sie bei außerordentlichen Trimmänderungen des Schiffes und bei bewegter See nicht vollaufen können. Sie verlieren viel von ihrer Stabilität, wenn sie zur Anbringung am Schiff Wasserballast genommen haben.

Ein Hauptvorteil der verwendeten Stahlzylinder ist der, daß ihnen Seegang nichts anhaben kann, sobald sie in Position gebracht sind. Sie müssen auf 2 Atmosphären Druck geprüft und möglichst groß, aber auch handlich und nicht zu lang sein, damit sie nicht zu viel Raum an der Schiffsseite einnehmen. Zur Erhöhung ihrer Stabilität und Schwimmfähigkeit müssen sie im Innern luftdichte Schotten haben. Die Stahltrossen zu ihrer Befestigung müssen an den Stellen angreifen, wo sich innen Verstärkungen oder Schotten befinden. Wenn Zeit und Mittel vorhanden sind, so ist bei der Anfertigung der Stahlzylinder Schweißung der Nietung vorzuziehen, um die Gasdichtigkeit der Nähte zu erhöhen. Auch kann es angezeigt sein, die Zylinder außen mit Dauben von weichem Holz zu füttern. Diese dürfen indessen zur Vermeidung von Undichtigkeiten nicht mit dem Zylinder vernietet werden.

Die Ventile der Zylinder müssen gegen Stöße und sonstige Beschädigungen einigermaßen geschützt und so groß sein, daß das Ein- und Auslassen von Wasserballast schnell vor sich gehen kann. Beim Anbringen der Zylinder am Schiff erwies sich die Verwendung von zwei Schwimmkränen, die an den beiden Zylinderenden angriffen, zweckmäßig. Zum Ausblasen des Wasserballastes wurden bei ruhigem Wetter mit Vorteil Kompressoren benutzt, die auf Prähmen direkt über den zu leerenden Zylindern standen und daher ohne lange Rohrleitung arbeiten konnten.

Zur Feststellung des ungefähren Auftriebs, den die äußeren Hebemittel ausübten, bewährten sich bei den Prähmen Peilstöcke für den Wasserballast und bei den

Stahlzylindern Manometer mit großer Skala. Hinsichtlich der Anbringung der Prähme sind beide angewendeten Arten empfehlenswert.

Viel Sorgfalt und Arbeit erfordert die beständige Kontrolle, daß die Stahltrossen usw. der Hebemittel nicht übermäßig, aber auch nicht zu wenig beansprucht werden.

Schiffbau. Der Einbau wasserdichter Plattformen in einer gewissen Entfernung vom Doppelboden hat sich als zweckmäßig erwiesen. Wenn diese Decks sich auch stellenweise verbogen hatten, so haben sie doch den Einbruch des Wassers verhindert.

Das beim Bau des Schiffsbodens verwendete Stahlmaterial von erhöhter Festigkeit (acciaio ad elevata resistenza) hat sich hinreichend bewährt. Zum inneren Belag des Doppelbodens wird aber vorteilhafter weicher Stahl (acciaio dolce) benutzt, da dieser eine größere Dehnbarkeit besitzt und zur Erreichung der Festigkeit des aus hartem Stahl bestehenden Schiffsbodens nur um 10 Prozent stärker zu sein braucht als dieser.

Die Rohrleitungen zu den Kingston-Ventilen besitzen im Doppelboden eine außerordentliche Starrheit sowohl in der Längs- wie in der Querrichtung. Sie bilden daher, wenn das Schiff aufläuft, Widerlager, an denen der Schiffsboden sich durchstößt und die Kingston-Ventile abbrechen. Es empfiehlt sich daher vielleicht, diesen Rohrleitungen zur Erhöhung ihrer Elastizität anstatt der gewöhnlichen zylindrischen oder konischen Form eine gewellte Form zu geben, wie sie die Feuerungen für Zylinderkessel haben, oder in der Mitte einen starken Wulst, wie man ihn bei Erweiterungen sehr kurzer Dampfrohre anzuwenden pflegt.

Die Wasserdichtigkeit der Schotten und Plattformen erwies sich im allgemeinen als gut. Indessen fanden sich, besonders in den Schotten, viele kleine Wasserdurchlässe in Gestalt von versehentlich offen gelassenen Löchern und — in noch reicherem Maße — von Leitungsdurchführungen. Die versehentlich offen gelassenen Löcher stammten meistenteils daher, daß bei kleinen mit Bordmitteln vorgenommenen Veränderungen an den Schotten, wie z. B. Verlegung der Konsolen für Torpedos, für Rohrleitungen, für Lampen, die geöffneten Nietlöcher nicht wieder geschlossen worden waren. Man sollte daher solche Änderungen nur von den Werften ausführen lassen und die elektrischen Handbohrmaschinen aus den Schiffsinventarien entfernen.

Die gebräuchliche Art der wasserdichten Durchführung von Dampf-, Wasser- und Sprachrohren sowie von elektrischen Kabeln entspricht nicht den Anforderungen und muß geändert werden. Nach Möglichkeit ist eine Schottdurchbrechung ganz zu vermeiden.

Aus Gründen der Sicherheit im Gefecht verlegt man alle Hilfsmaschinen unter das Panzerdeck. Aber mit Rücksicht auf die jetzige Kompliziertheit der Mechanismen auf Kriegschiffen einerseits, die fortgeschrittene Entwicklung dieser Mechanismen anderseits sollte man dahin gelangen, die Schiffe aus selbständigen, voneinander völlig getrennten Querabteilungen — wenigstens unter dem Panzerdeck — bestehen zu lassen und die Hilfsmaschinen höher, d. h. ins Zwischendeck zu legen, wo die Schotten weniger zahlreich sind und der etwa eintretende Wasserdruck geringer ist. Für die Leitungen einiger weniger unentbehrlicher Hilfsmaschinen, die unter dem Panzerdeck

bleiben müssen, sind die Durchführungen durch die Schotten vollkommen wasserdicht auszuführen.

Das Hauptlenzrohr entsprach seinem Zweck ganz und gar nicht. Da es mit dem Doppelboden fest verbunden und zugleich mit diesem beschädigt war, so wurde es zum „Hauptüberflutungsrohr". Wenn man es nicht ganz abschaffen will, so empfiehlt es sich, ein zylindrisches, mit dem Doppelboden nicht verbundenes Rohr zu verwenden und dieses bei jedem wasserdichten Hauptschott durch ein von oben bewegliches Niederschraubventil abzuteilen.

Die Sprachrohre müßten ähnlich eingerichtet oder mit der Vorrichtung der schwimmenden Kugel bei jedem Hauptschott versehen sein — wie das bereits auf einigen italienischen Schiffen der Fall ist.

Mit Beendigung des Baues eines Schiffes müßte grundsätzlich eine Abnahmeprobe für die wasserdichten Durchlässe stattfinden. Eine derartige Probe auf Wasserdichtigkeit muß auf jedem englischen Kriegschiff alljährlich mit einer Abteilung vorgenommen werden. Für Räume, in denen eine Überflutung nicht angezeigt ist, wie Maschinen- und Munitionsräume, könnte man diese Probe durch eine Luftdichtigkeitsprobe ersetzen. Dadurch könnte gleichzeitig die Möglichkeit der Verwendung von Druckluft näher studiert werden.

Die vier Zentrifugalpumpen der Hauptkondensatoren des Schiffes arbeiteten sehr gut. Es empfiehlt sich, sie hoch aufzustellen — wenn auch dadurch ihre Leistungsfähigkeit etwas eingeschränkt wird —, damit sie bei Wassereinbrüchen nicht zu leicht überflutet werden können, wie das bei „San Giorgio" einmal vorzukommen drohte, als sie infolge geringer Havarie kurze Zeit stillstehen mußten.

Anderseits mußten die auf italienischen Schiffen im Zwischendeck hinter Panzerschutz stehenden Kolbenmaschinenpumpen (400 t pro Stunde) etwas tiefer stehen, um die langen Rohrleitungen zu vermeiden. Die Forderung, daß die Pumpen möglichst tief, die Motoren dagegen hoch aufgestellt werden müssen, scheint am besten dadurch erfüllt zu werden, daß man senkrechte Übertragungswellen benutzt, die auf Zentrifugen mit vertikaler Achse wirken.

Schluß.

Der Marineminister Leonardi Cattolica hatte vom zweiten Tage nach dem Auflaufen ab die Abbringungsarbeiten an Ort und Stelle geleitet, was sicherlich wesentlich zu ihrem Gelingen beitrug. Er hatte u. a. sogleich die Linienschiffe „Sicilia", „Sardegna", „Re Umberto" und „Dandolo" sowie das Werkstattschiff „Vulcano" nach Neapel gesandt, um ihre Hilfe ständig zur Hand zu haben, und sie in der Nähe der Unfallstelle zu Anker gelegt, um diese nach Möglichkeit gegen Seegang zu schützen. Den Bergungsarbeiten kam das fast ununterbrochen gute Wetter und die Nähe der großen industriellen Anlagen sehr zustatten. Von diesen hatten sich an den Bergungsarbeiten in erster Linie beteiligt die Königlichen Werften zu Neapel und Castellamare, die Privatwerft von Pattison zu Neapel, die Geschützfabrik von Armstrong zu Pozzuoli und das neue große Hüttenwerk Ilva zu Bagnuoli. Die unter Wasser auszuführenden Arbeiten hatte ein Konsortium, bestehend aus den Bergungsgesellschaften zu Livorno und Messina, unter Führung des in Italien sehr bekannten Tauchers Serra übernommen, der übrigens von vornherein auf jede Belohnung ver-

zichtet hatte, falls die Bergung mißlingen sollte. Ihr Gelingen war tatsächlich keineswegs sicher, zumal da man keinerlei Erfahrungen in Bergungen größeren Stils hatte und das Eintreten schlechten Wetters alles verderben konnte.

Der zu Anfang September regelmäßig eintretende Witterungsumschlag zum schlechteren war daher ein dauernder Ansporn, die Bergungsarbeiten zu beschleunigen, die etwa 1000 Matrosen und 500 Arbeiter in ununterbrochener 34tägiger Tag- und Nachtarbeit zum glücklichen Ende führten.

Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1910/11.

Die Jahresberichte der Abteilungsvorstände des Marineamts sowie vor allem der des Staatssekretärs selbst beanspruchen in diesem Jahre ein besonderes Interesse, da die Marine der Vereinigten Staaten, nachdem sich der Staatssekretär Meyer nunmehr voll in sein neues Amt eingearbeitet hat, innerhalb des letzten Jahres fast auf allen Gebieten erhebliche Fortschritte aufzuweisen hat.

Der amerikanische Grundsatz, daß Zivilgewalt der Militärgewalt stets übergeordnet sei, bringt es mit sich, daß der Staatssekretär der Marine stets eine Zivilperson sein muß. Dies hat von je erhebliche Mängel im Gefolge gehabt, denn einmal fehlte einem neuen Staatssekretär zunächst jede persönliche Sachkenntnis, dann aber kamen die militärischen Fragen meist zu kurz, da es dem Staatssekretär an militärischem Empfinden gebrach. Es hat in der Marine der Vereinigten Staaten vielleicht noch keinen Staatssekretär gegeben, der so wie Meyer es einerseits verstanden hat, sich eine umfassende Kenntnis auf allen Gebieten des Marinewesens anzueignen, und der anderseits den militärischen Fragen in einer solchen Weise Rechnung getragen hat wie er. Und noch nie hat die Marine derartige Fortschritte zu verzeichnen gehabt wie in den letzten zwei Jahren. Denn Staatssekretär Meyer hat nicht nur das Ohr des Präsidenten, versteht es nicht nur, sich mit den Mitgliedern des Kongresses auseinanderzusetzen, sondern wird auch getragen von dem Vertrauen des ganzen Offizierkorps, das in ihm ihren Mann erblickt.

Die einzelnen Jahresberichte sollen im folgenden kurz besprochen werden. Sie sind wie in den Vorjahren aufgestellt von den einzelnen Abteilungschefs unter Ausschaltung der Aids, die nur bei dem Jahresbericht des Staatssekretärs selbst mitgewirkt haben dürften.

1. Jahresbericht des Staatssekretärs der Marine.

„Der Jahresbericht des Staatssekretärs der Marine", äußert sich das »Army and Navy Journal« zu dem diesjährigen Bericht, „ist einer der besten, der je, solange eine amerikanische Marine besteht, geschrieben worden ist." In der Tat ist der Jahresbericht geeignet, auf Grund der übersichtlichen Gruppierung des Stoffes

sowohl wie durch die Klarheit der von außerordentlicher Sachkenntnis zeugenden Ausführungen ebenso den Kongreß von der Notwendigkeit der gestellten Forderungen zu überzeugen, wie er auf der anderen Seite durch das Verstehen der Bedürfnisse der Front und durch das Betonen der militärischen Forderungen dazu beiträgt, dem Staatssekretär auch in der Marine selbst eine Stellung zu sichern, wie sie kaum einer seiner Vorgänger auch nur annähernd sich hat schaffen können.

Die in Dienst gestellten Verbände. Das Marineamt ist bestrebt gewesen, möglichst viele Schiffe unter der Flagge zu haben. Dies erhöht einmal die Kriegsbereitschaft der Flotte um ein außerordentliches Maß, zudem ist es aber letzten Endes auch wirtschaftlicher, als wenn die Schiffe außer Dienst auf der Werft liegen. Abgesehen von den regelmäßigen Dockterminen und den für alle Schiffe festgesetzten und über das ganze Jahr verteilten kurzen Werftliegezeiten, in denen eine allgemeine Untersuchung des Schiffes vorgenommen werden soll, sollen die Schiffe nach Möglichkeit alle etwa notwendigen Reparaturen mit Bordpersonal, nötigenfalls mit Werftmitteln, aber nicht mit Werftpersonal ausführen. Die Erfahrung habe gelehrt, daß Schiffe, die außer Dienst auf den Werften liegen, in kürzester Zeit derart verkommen, daß es jedesmal außerordentlich kostspielig ist, sie wieder in einen kriegsbrauchbaren Zustand zu versetzen. Man wird deshalb künftig, schon aus Sparsamkeitsgründen, wenn irgend Personal verfügbar ist, ein Schiff überhaupt nicht mehr außer Dienst stellen.

Die Modernisierung älterer Schiffe ist für die Zukunft endgültig fallen gelassen, da die Kosten in keinem Verhältnis stehen zu der Steigerung des Gefechtswertes. So haben die Kosten für die Modernisierung der „Saratoga" (früher „Texas") nicht weniger als 51 Prozent des Neuwertes betragen. Und einer „Dreadnougth" gegenüber sei das umgebaute Schiff, wenn sein Gefechtswert sich auch fraglos um ein bedeutendes Maß erhöht habe, doch machtlos.

Da die Kriegsbereitschaft eines Schiffes zum großen Teil von der Leistungsfähigkeit seiner Maschinenanlage abhängt, so ist vom Marineamt angeordnet worden, daß das in bezug auf Geschwindigkeit und Heizmaterialverbrauch am besten abschneidende Schiff (abgesehen davon, daß die wie bisher üblichen Geldpreise an das Maschinenpersonal gezahlt werden) künftighin ein Jahr lang ein Abzeichen zu führen habe.

Die Aids. Der Staatssekretär wiederholt die Bitte, die Ernennung der vier Aids auf eine gesetzliche Grundlage zu stellen und ihnen die Befugnis zu erteilen, Ausführungsbestimmungen zu allgemeinen Befehlen des Staatssekretärs in dessen Auftrage zu erlassen. Die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Aids stehe nach den Erfahrungen des letzten Jahres außer jeder Frage.

Da das Fehlen einer Zentralstelle für Werftangelegenheiten bisher erhebliche Weiterungen und unnötige Kosten verursachte, wurde der Posten eines Directors of Navy Yards geschaffen, der, dem Unterstaatssekretär der Marine direkt unterstellt, in seiner Hand alle Fäden vereinigt und dadurch in der Lage ist, den ganzen Werftbetrieb einheitlicher und einfacher zu gestalten.

Die Besichtigung der englischen Werften hat den Staatssekretär in seiner Überzeugung bestärkt, daß die von ihm durchgeführte Trennung von Schiffbau-

und Maschinenbauressort richtig war. In längeren Ausführungen wird gerühmt, wie in England sowohl auf den königlichen wie auch auf den privaten Werften überall der Gedanke zum Ausdruck komme, daß alle für dasselbe große Ziel arbeiten. Gegenseitige Eifersucht oder Rangstreitigkeiten seien so gut wie unbekannt. Überall arbeite man nach seinem natürlichen Menschenverstande unter einem Mindestaufwand von Schreibpapier.

Staatswerften. Als Motto über seine Ausführungen, die Abschaffung überflüssiger Staatswerften betreffend, setzt der Staatssekretär das Wort, das man nicht oft genug anführen könne, daß die Werften für die Flotte, nicht die Flotte zum Unterhalt der Werften da sei. Im übrigen wiederholt er nicht nur seine im vorigen Jahresbericht niedergelegte Ansicht, daß ein großer Teil der Werften überflüssig sei, sondern er geht in diesem Jahre noch insofern einen Schritt weiter, als er an der atlantischen Küste überhaupt nur zwei Hauptwerften eine Daseinsberechtigung zuspricht, die eine nördlich von Delaware, mit der er anscheinend New York meint, die andere in Norfolk. Jede dieser beiden Werften müsse so ausgebaut werden, daß sie imstande ist, die Hälfte der Flotte aufzunehmen, auszurüsten und zu reparieren. Die Werft von Philadelphia, als die einzige, die über ein Frischwasserbassin verfüge, sei der geeignete Liegehafen für die Reserveflotte des Atlantischen Ozeans. Der gegebene Schutz für den Panamakanal, den künftigen strategischen Mittelpunkt der westlichen Hemisphäre, sei Guantanamo, das, im Verein mit Key West als Stützpunkt für Torpedoboote, den Golf von Mexiko beherrsche. Der Hauptplatz für Torpedoboote bleibe Charleston, der als Liegehafen für Boote, für Torpedobootsneubauten und für alle Reparaturen dieser Fahrzeuge immer weiter ausgebaut werde. Aus der später folgenden Besprechung des Panamakanals, die im übrigen nichts Neues bietet, ist zu entnehmen, wenn es auch nicht direkt ausgesprochen ist, daß man beabsichtigt, künftighin die Atlantische Flotte den größeren Teil des Jahres im Pazifischen Ozean zu stationieren. Eine derartige Dislozierung würde die Werften an der atlantischen Küste gewissermaßen von selbst schließen.

Docks. Da alle Schiffe regelmäßige Docktermine erhalten haben, wird nach Fertigstellung der drei großen 305 m langen Docks in New York, im Puget Sound und in Pearl Harbor der Bau weiterer Trockendocks notwendig. Vorgeschlagen wird die Bewilligung je eines großen Trockendocks am Atlantischen und Pazifischen Ozean. Da die Vereinigten Staaten fast gar keine in privaten Händen befindlichen Docks besitzen, seien sie in dieser Hinsicht schlimmer dran als jede andere Seemacht. Die Königliche Werft in Portsmouth in England besitzt mehr Trockendocks als die Vereinigten Staaten auf allen ihren Staatswerften zusammen. Außer den Trockendocks wird noch ein Schwimmdock von 35 000 t Tragfähigkeit gefordert. Länge 200 m, Breite 46 m, zu benutzen für Schiffe bis zu 10,7 m Tiefgang. Ein solches Dock würde, an der atlantischen Küste gebaut, 9 Mill. Mark, an der pazifischen Küste gebaut, 10 Mill. Mark kosten.

Schwimmkräne. An großen Schwimmkränen besitzt die amerikanische Marine bisher je einen in New York und im Puget Sound. Zwei weitere für die Staatswerften von Boston und Pearl Harbor sind im Bau.

Flottenparade. Der glänzende Verlauf der Flottenparade sowohl der Atlantischen wie der Pazifischen Flotte Anfang November vorigen Jahres wird eingehend beschrieben. Über 100 000 Flottenbesucher hätten sich persönlich davon überzeugt, daß das Geld der Steuerzahler in segensreicher Weise angelegt sei. Allerdings habe sich, wie der Staatssekretär an anderer Stelle zugibt, bei der Mobilisierung der Flotten das Fehlen von 3219 Mann herausgestellt. Es sei deshalb eine Personalvermehrung von 4000 Mann erforderlich, von denen die ersten 2000 bereits in diesem Etat gefordert werden.

Bereitschaftszustand der Flotte. Der Bereitschaftszustand der Flotte ist in dauerndem Wachsen begriffen. Allerdings fehlt es, abgesehen von dem schon erwähnten Personal, auch an einer genügenden Reserve an Geschützen, Munition und Torpedos. Hier könnten nur erhebliche Zuschüsse aus der Staatskasse Abhilfe schaffen. Auch an dieser Stelle betont der Staatssekretär ausdrücklich den Vorteil, den man dadurch erzielt habe, daß man die Schiffe von dem Werftpersonal möglichst freigemacht habe und den Schiffsbesatzungen die Selbständigkeit bei Instandsetzungsarbeiten anerziehe, die im Frieden die Kosten mindere, im Ernstfalle aber Offiziere und Mannschaften befähige, sich selbst zu helfen. Dieser Gedanke, daß es falsch sei, Schiffe außer Dienst zu stellen, zieht sich wie ein roter Faden durch den ganzen Bericht des Staatssekretärs, wie denn überhaupt die leitenden Persönlichkeiten der Marine der Vereinigten Staaten bei jeder Gelegenheit hierauf zurückkommen und ihm Freunde zu werben suchen. Es liegt in der Art der Amerikaner, Gedanken, die sie als richtig erkannt haben, bald in die Tat umzusetzen. Es ist deshalb zu erwarten, daß dieser gesunde Wunsch des Staatssekretärs in nicht zu ferner Zeit in Erfüllung geht.

Funkentelegraphie. Über den Ausbau der Funkenstationen ist bereits in den monatlichen Mitteilungen berichtet worden. Ziel der Regierung ist, durch eine Kette von Funkenstationen die Vereinigten Staaten unabhängig zu machen von den Kabeln fremder Staaten. Mittel, dies zu erreichen, ist die Errichtung von Starkstromstationen an der atlantischen Küste, am Isthmus von Panama, in Kalifornien, in Alaska, auf Hawai, Guam, den Philippinen und Tutuila.

Reserveflotte. Der Wert der Reserveflotte wird eingehend dargelegt. Nutzen bringt eine derartige Flotte erst, wenn sie über ausgebildetes Personal verfügt. Sie mit Neulingen in den Kampf zu schicken, sei Selbstmord. Halbe Bereitschaft sei schlechter als gar keine Bereitschaft. Die Schaffung einer Marinereserve lasse sich also nicht länger von der Hand weisen.

Schiffbauprogramm. a. Linienschiffe. Der augenblickliche Stand der Linienschiffe ergibt sich aus nebenstehender Zusammenstellung.

Nach dieser Tabelle besitzt die Marine der Vereinigten Staaten zur Zeit 37 Linienschiffe. Erhöht man diese Zahl auf 40 Schiffe, so ist hiermit sowie mit einer entsprechenden Zahl sonstiger Schiffe den Bedürfnissen des Landes in jeder Weise Rechnung getragen. Diese 40 Linienschiffe sollen den Kern der amerikanischen Marine bilden. Ihr regelmäßiger Ersatz macht unter Zugrundelegung der bereits gesetzlich festgelegten Lebensdauer von 20 Jahren die jährliche Bewilligung von 2 Neubauten notwendig. Von den 40 Linienschiffen werden stets 20 Schiffe weniger als

Name	Kiel-legung	Alter Jahre	Ersatz nötig	Name	Kiel-legung	Alter Jahre	Ersatz nötig
„Indiana"	1891	20	1911	„Minnesota" . . .	1903	8	1923
„Massachusetts" . .	1891	20	1911	„Vermont" . . .	1904	7	1924
„Oregon"	1891	20	1911	„Kansas"	1904	7	1924
„Jowa"	1893	18	1913	„Idaho"	1904	7	1924
„Kearsarge" . . .	1896	15	1916	„Mississippi" . . .	1904	7	1924
„Kentucky"	1896	15	1916	„New Hampshire" .	1905	6	1925
„Alabama" . . .	1896	15	1916	„Michigan" . . .	1906	5	1926
„Illinois"	1897	14	1917	„South Carolina" .	1906	5	1926
„Wisconsin" . . .	1897	14	1917	„Delaware" . . .	1907	4	1927
„Maine"	1899	12	1919	„North Dakota" . .	1907	4	1927
„Ohio"	1899	12	1919	„Florida"	1909	2	1929
„Missouri"	1900	11	1920	„Utah"	1909	2	1929
„Georgia"	1901	10	1921	„Arkansas" . . .	1910	1	1930
„Virginia"	1902	9	1922	„Wyoming" . . .	1910	1	1930
„Nebraska" . . .	1902	9	1922	„New York" . . .	1911	—	1931
„New Jersey" . . .	1902	9	1922	„Texas"	1911	—	1931
„Rhode Island" . .	1902	9	1922	„Oklahoma" . . .	1912	—	—
„Connecticut" . . .	1903	8	1923	„Nevada"	1912	—	—
„Louisiana" . . .	1903	8	1923				

10 Jahre, die andern 20 über 10 Jahre alt sein. Erstere sollen die aktive Schlachtflotte, letztere die zweite Kampflinie bilden.

b. Verhältnis der andern Schiffe zu den Linienschiffen. Die Zahl der übrigen Kriegschiffe muß zu der Zahl der Linienschiffe in dem folgenden Verhältnis stehen.

Auf 8 Linienschiffe kommen:

Linienschiffskreuzer	2	Vorratsschiffe	2
Panzerkreuzer	—	Lazarettschiffe	1
Große geschützte Kreuzer	—	Munitionsschiffe	1
Kleine geschützte Kreuzer	8	Flottenkohlendampfer	6
Große Torpedoboote	32	Unterseeboote	15
Zerstörerbegleitschiffe	2	Unterseebootsbegleitschiffe	3
Reparaturschiffe	1		

Da die vorhandenen Panzerkreuzer den an sie zu stellenden Anforderungen für einen Linienschiffskreuzer nicht gewachsen sind, so könnten sie in Zukunft nur als Kleine Kreuzer Verwendung finden und wären auf die vorhandenen in Anrechnung zu bringen.

Der Staatssekretär hat so zum erstenmal in den Vereinigten Staaten ein vollständiges Flottenbauprogramm aufgestellt. Da er als Zahl der vorzusehenden Linienschiffe 40 zugrunde legt, so ergibt sich die Zahl der von ihm für nötig gehaltenen sonstigen Schiffe, wenn man die oben angeführten Zahlen mit 5 multipliziert.

c. Linienschiffskreuzer. Einführung dieses in der englischen, deutschen und japanischen Marine entwickelten Schiffstyps auch in die amerikanische Marine erscheint dringend erwünscht. Bisher hat man von der Forderung dieser Schiffe zugunsten der Linienschiffe abgesehen.

d. Kleine Kreuzer. Vorhanden sind 3, außerdem 12 gleichfalls im Aufklärungsdienst verwendbare Panzerkreuzer. Es wird vorgeschlagen, jährlich 2 neue Schiffe zu bauen, bis die Zahl der Linienschiffe erreicht ist.

e. Zerstörer. Der Bau von jährlich 8 Zerstörern, bis die notwendige Zahl erreicht ist, wird empfohlen.

f. Zerstörerbegleitschiffe. Der Bau von wenigstens zweien würde dem augenblicklichen Bedürfnis genügen. Ein Begleitschiff soll 15 bis 20 Zerstörer versorgen.

g. Hilfsschiffe. Der Wunsch nach Werkstattschiffen wird von Jahr zu Jahr lauter. Das einzige vorhandene, der „Panther", ist zu klein und zu alt. Ein gleiches gilt von den Vorrats-, Lazarett- und Munitionsschiffen. Flottenkohlendampfer sind zwölf vorhanden. Es wird der Bau von jährlich zwei neuen vorgeschlagen, bis die entsprechende Zahl erreicht ist.

Maschinenwesen. Die Rückkehr zur Kolbenmaschine bei den beiden Linienschiffen „Texas" und „New York" hat sich insofern als berechtigt erwiesen, als bei Marschfahrten eine um 30 Prozent größere Kohlenersparnis erzielt wird. Bei „Nevada" und „Oklahoma" wird man zur reinen Ölfeuerung übergehen. Es ist hierdurch im Vergleich zu der „Delaware" eine Gewichtsersparnis von 300 t, das ist 30 Prozent, an der Kesselanlage erreicht worden. Die Gesamtlänge der Kesselräume hat man auf die Hälfte herabsetzen können, desgleichen kommt man mit der Hälfte des bisherigen Heizerpersonals aus und erspart einen Schornstein. Die taktischen Eigenschaften haben sich infolge der divergierend angeordneten Schraubenwellen verbessert. Den Panzerschutz hat man infolge der Gewichtsersparnis bei der Kesselanlage verstärken können. Da man die Kessel unter den einen Schornstein hat gruppieren können, ist das Oberdeck freier geworden, so daß man den Türmen größere Bestreichungswinkel geben konnte.

Personal. a. Offiziere. Die Verschmelzung aller Offizierkorps der Marine mit den Seeoffizieren, abgesehen von den Ärzten und Pfarrern, die als der Genfer Konvention unterstehend Nichtkombattanten sind, wird in längeren Ausführungen warm empfohlen. Es mag auf den ersten Blick wunderbar erscheinen, daß gerade ein Mann wie der gegenwärtige Staatssekretär dieser Verschmelzung das Wort redet; denn gerade er ist wie keiner seiner Vorgänger immer bestrebt gewesen, dem militärischen Element zu seinem Recht zu verhelfen. Man wird in der Annahme nicht fehl gehen, daß die Ausdehnung der Verschmelzung auch auf die Marinezahlmeister und Schiffbaukonstrukteure kein weiterer Schritt vorwärts ist, sondern in Wahrheit eine Rückkehr zu dem ursprünglichen Prinzip bedeutet. Nachdem man nunmehr alle eingeschifften Offiziere in die Kategorie der Seeoffiziere aufgenommen hat, wird man jetzt — dafür sprechen verschiedene Anzeichen — abermals mit einer Spezialisierung anfangen, so daß letzten Endes von der Neuorganisation nichts als eine Namensänderung übrig bleibt.

b. Mannschaften. Da die Mannschaften meist nach ihrer ersten oder zweiten Dienstperiode in einen Zivilberuf übertreten, hofft der Staatssekretär durch Gewährung von Pensionen die Leute im Interesse des Dienstes länger in der Marine halten zu können. Er schlägt vor, den Mannschaften nach 16jähriger Dienstzeit $^2/_5$, nach 20jähriger $^3/_5$ und nach 25jähriger Dienstzeit $^3/_4$ ihrer Löhnung als Pension zu zahlen. Außerdem sollen Leute, die nach 10jähriger Dienstzeit invalide werden, $^3/_{100}$ ihrer Löhnung für jedes Dienstjahr als Pension erhalten. Bisher gab es in der amerikanischen Marine für Mannschaften nur eine Invalidenpension.

Gerichtswesen. Fahnenflüchtige wurden bisher mit Gefängnis bestraft und gingen der Berechtigung, zu wählen und ein öffentliches Amt zu bekleiden, verlustig. Diese Strafe erscheint dem Staatssekretär zu hart. Er schlägt deshalb vor, daß Fahnenflüchtige künftighin ihre Strafe in den Straflagern verbüßen. (Vgl. den Jahresbericht des Justitiars.)

Aus Strafgeldern, die den Mannschaften im verflossenen Jahr gerichtlich von ihrer Löhnung abgezogen wurden, hatte der Staat eine Einnahme von 2,5 Mill. *M.* Diese Summe wurde dem Fonds für Marinelazarette überwiesen.

Repräsentationszulagen. Die Einführung von Repräsentationszulagen erweist sich als ein dringendes Bedürfnis. Es entspreche nicht der Würde einer Großmacht, wenn ein Seeoffizier Repräsentationspflichten, die er nur im Interesse seines Landes erfüllt, aus seiner eigenen Tasche bezahlen müsse. Der Staatssekretär bittet daher, jedem Seebefehlshaber und Kommandanten eines alleinfahrenden Schiffes eine bestimmte Summe zu Repräsentationszwecken zur Verfügung zu stellen.

Flugwesen. Die Fortschritte mit den Wasserflugzeugen sind zufriedenstellend. Sobald die Versuche abgeschlossen sind, ist beabsichtigt, einige Flugfahrzeuge für jedes Kriegschiff zu etatisieren.

Panamakanal. Wenn man annimmt, daß der Verkehr im Panamakanal nach seiner Eröffnung etwa 1/3 so groß sein wird wie der im Suezkanal, daß also täglich 5 Dampfer den Kanal passieren würden und jeder von diesen etwa 500 t Kohlen nach nehmen wollte, so ergebe sich ein täglicher Bedarf von 2500 t Kohle. Man würde also 9 Kohlendampfer vom Typ „Mars" (Ladefähigkeit 7200 t) oder 6 Dampfer von 10 000 t Ladefähigkeit brauchen, die dauernd Kohlen von der atlantischen Küste nach dem Isthmus brächten. Wenn der Verkehr im Panamakanal den des Suezkanals erreicht, also 15 Dampfer täglich, so steigt die Zahl der erforderlichen Dampfer auf 25 bis 30 vom „Mars"-Typ, oder auf 18 Dampfer von 10 000 t.

Abgesehen hiervon werden auch noch Öltransportdampfer notwendig.

Wenn die Kriegsmarine die Beschaffung dieser Dampfer übernähme, so würde dies, abgesehen davon, daß die Dampfer sich rentieren würden, insofern von großem Nutzen sein, als dann im Kriege sofort eine große Reihe von Hilfsschiffen zur Verfügung stehen würden, die auf die ohnedies nötigen bis zu einem gewissen Grade in Anrechnung gebracht werden könnten. Der Staatssekretär empfiehlt deshalb den Bau dieser Dampfer aus Reichsmitteln, um so mehr als die Regierung dann in der Lage sei, bei dem Bau der Dampfer von vornherein auch auf ihren Kriegszweck Rücksicht zu nehmen.

Landesverteidigungsrat. Am Schluß seines Berichts wiederholt der Staatssekretär seine bereits im vorigen Jahr ausgesprochene Bitte, gesetzlich einen Landesverteidigungsrat einzusetzen, der sich aus einer Reihe maßgebender Persönlichkeiten zusammensetzen und das Recht erhalten soll, auf Grund seiner Sitzungen notwendig erscheinende Anträge beim Präsidenten und Kongreß unmittelbar zu stellen. Bei der außerordentlichen Wichtigkeit einer derartigen Einrichtung wird die Annahme dieses Gesetzes dringend empfohlen.



2. Jahresbericht der Personal-Abteilung.

(Abteilungschef: Kontreadmiral Nicholson.*)

Der Jahresbericht der Personal-Abteilung beschäftigt sich auch in diesem Jahre, der Neuorganisation des Marineamts entsprechend, lediglich mit den Offizieren und Mannschaften und deren Ausbildung, ohne auf die Tätigkeit der Flotten einzugehen, wie dies noch bis vor zwei Jahren der Fall war. Nur im Anfang des Berichts wird eine Übersicht über die In- und Außerdienststellungen sowie die Streichungen von der Schiffsliste während des verflossenen Rechnungsjahres gegeben.

Im letzten Jahre ist ein Waffenlehrgang für Seeoffiziere zunächst versuchsweise eingerichtet worden. Den dazu kommandierten Offizieren wurde hierbei Gelegenheit gegeben, sich an Ort und Stelle über die Staatswerft in Washington, den Schießplatz Indian Head und über die Torpedostation eingehend zu unterrichten. Auch wurden die Bethlehem- und Midvale-Stahlwerke, verschiedene Geschoßfabriken sowie die Elektrizitätswerke der General Electric Co. besichtigt. Ferner wurden an der George Washington-Universität besondere Vorlesungen für die Teilnehmer an dem Lehrgang abgehalten.

Da man mit den Ergebnissen dieses Versuchs recht zufrieden ist, besteht die Absicht, die Waffenkurse fest einzuführen. Das Kommando hierzu soll zweijährig sein. Nach Beendigung dieser zwei Jahre sollen die so erheblich besser als bisher auf ihren Dienst vorbereiteten Offiziere in den verschiedenen Artilleriestellungen an Bord und an Land Verwendung finden.

Die Ingenieurschule blickte im Juni 1911 auf ein zweijähriges Bestehen zurück. Sie ist im letzten Jahre weiter ausgebaut worden. Mit den erzielten Ergebnissen ist man recht zufrieden. 50 Fachleute von Ruf haben im Laufe des Jahres Vorträge gehalten. Den Hörern wurde außerdem durch den Besuch einer großen Anzahl von Fabriken Gelegenheit geboten, ihr Wissen zu erweitern und mit den Ingenieuren der großen privaten Werke Fühlung zu gewinnen.

Das Flugwesen wurde durch Kongreßbeschluß gleichfalls der Personal-Abteilung zugewiesen. In Greensbury Point bei Annapolis, Md., wurde eine Fliegerschule eingerichtet; drei Flugzeuge wurden beschafft, drei Seeoffiziere als Flieger ausgebildet.

Der Mannschaftsbestand der amerikanischen Marine betrug am 30. Juni vorigen Jahres 47 612 Mann, die sich wie folgt verteilen:

44 194 eingeschiffte Mannschaften an Bord in Dienst befindlicher Schiffe,
446 Mann auf den Staatswerften beschäftigt,
2 031 Mann auf den Marinestationen beschäftigt,
941 Mann in Gefängnissen.

Da letztere im Etat nicht zählen, so ist die gesetzlich festgelegte Kopfstärke von 47 500 Mann nicht, wie es auf den ersten Blick erscheint, um 112 überschritten, sondern nicht einmal erreicht. Man hofft aber, die Gesamtkopfstärke demnächst auf den vollen Etat bringen zu können.

*) Kontreadmiral Nicholson, der im März 1912 zum Chef des Ostasiatischen Kreuzergeschwaders ernannt wurde, ist als Abteilungschef der Personal-Abteilung durch Fregattenkapitän Andrews, bisher Adjutant des Marineministers, abgelöst worden.



Die Zahl der Ausländer hat auch im letzten Jahre wieder abgenommen, wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht:

	Geborene	Naturalisierte	Gesamtzahl	Aus amerikanischen Kolonien					Ausländer	zusammen
	amerikanische Bürger			Portorico	Guam	Samoa	Philippinen	im ganzen		
Unteroffiziere	13 149	2 089	15 238	7	3	3	96	109	132	15 479
Gemeine . . .	29 603	961	30 564	40	67	78	946	1 131	438	32 133
Summe . . .	42 752	3 050	45 802	47	70	81	1 042	1 240	570	47 612
Prozent . . .	89,8	6,4	96,2	—	—	—	—	2,6	1,2	100

Auf die verschiedenen Rassen verteilt sich das Personal der amerikanischen Marine wie folgt:

Weiße	44 280	Mann
Schwarze	1 529	"
Chinesen	305	"
Japaner	230	"
Filipinos	1 042	"
Indianer	7	"
Samoaner und sonstige Farbige .	219	"
	47 612	Mann.

Die Ausbildung der Mannschaften hat sich in der bewährten Weise vollzogen. Auf den Schulstationen wurden wie bisher 2500 Leichtmatrosen*) ausgebildet. Zu den Schulstationen ist am 1. Juli North Chicago als neue Station hinzugetreten.

Zu den Waffenkursen in Washington und Newport waren im Etatsjahr 488 Mann, zu den elektrischen Kursen in New York und Mare Island 446 Mann kommandiert.

Die Schreiberschulen in Newport und Yerba Buena waren nicht in der Lage, den besonders von der Flotte angeforderten erheblichen Mehrbedarf an Schreiberpersonal zu decken. Angesichts des außerordentlich angewachsenen Melde- und Berichtswesens sind Erwägungen im Gange, wie man hier durch Einschränkung des Schreibverkehrs Abhilfe schaffen kann. Zur Zeit haben beispielsweise das Flottenflaggschiff 20, die Divisionsflaggschiffe 16, Linienschiffe 14, Panzerkreuzer 13 Schreiber**) in ihrem Etat.

Maschinistenmaaten-Lehrgänge werden in Norfolk und in Charlestown S. C. abgehalten und dauern 20 Monate. Die Schule in Charlestown, die für 200 Mann eingerichtet ist, ist für Anfänger bestimmt; zu der Schule in Norfolk, die etwa 100 Mann aufnehmen kann, können sich nur Maate melden, die bereits eine gewisse Borddienstzeit hinter sich haben.

Die Handwerker-Lehrgänge***) in Norfolk wurden wie in den Vorjahren von etwa 150 Schülern besucht.

*) apprentice seamen. — **) yeomen.

***) Zu den Handwerkern (artificers) rechnen die Schiffszimmerleute, Monteure, Schmiede und Maler.

Eine etwa gleiche Anzahl von Schülern wurde auf den Musikerschulen in Norfolk, Newport und Yerba Buena*) während des verflossenen Jahres ausgebildet.

Die beiden bestehenden Kochschulen in Newport und Yerba Buena hatten einen Besuch von etwa 300 Schülern (Köche, Kellner und Bäcker).

Im verflossenen Rechnungsjahr sind 11 000 Mann zur Entlassung gekommen. Diese sehr hohe Zahl, die sich in diesem Jahre voraussichtlich noch steigern wird, erklärt sich daraus, daß in den Jahren 1907/1908, als die Atlantische Flotte ihre Weltreise machte, die Zahl der Meldungen außerordentlich stieg (von 14 000 Mann im Jahre 1907 auf 22 000 Mann im Jahre 1908) und daß ein großer Teil dieser Leute jetzt ihre Dienstpflicht erfüllt hat. Die Gründe für die Entlassungen ergeben sich aus folgender Zusammenstellung:

1. Ehrenvolle Entlassung nach beendeter Dienstzeit**)	6060	Mann
2. Ordnungsmäßige " " " " ***) .	692	"
3. Terminmäßige " " " " †) .	114	"
4. Schlichte " " " " ††) .	807	"
5. Entlassung wegen schlechter Führung	1167	"
6. " " physischer Untauglichkeit . . .	954	"
7. " " Ungeeignetheit	11	"
8. " " Unfähigkeit	100	"
9. " als unerwünschte Elemente	320	"
10. " aus verschiedenen sonstigen Gründen . .	71	"
11. " durch Freikauf	461	"
12. In den Stammrollen gestrichen	23	"
13. Auf Antrag entlassen	42	"
14. Gestorben	245	"
Zahl der Abgänge vom 1. Juli 1910 bis 30. Juni 1911	11 067	Mann

Der Zudrang zur Marine im verflossenen Jahre ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

Zum Eintritt meldeten sich	79 805	Mann
hiervon wurden nicht angenommen		
wegen körperlicher Ungeeignetheit	37 746	"
aus sonstigen Gründen	21 747	"
Von den Angenommenen wurden nachträglich nicht eingestellt	4 588	"
Summe der nicht eingestellten	64 081	Mann
In die Marine eingestellt wurden mithin	15 724	"
Über den Bedarf hinaus haben sich gemeldet	2 536	"

*) In Yerba Buena ist am 21. Januar 1911 eine Marine-Musikerschule neu eröffnet worden.

**) Wird erteilt, wenn Wiederkapitulation im Interesse des Dienstes liegt.

***) Wird erteilt, wenn der Betreffende sich weder hervorgetan, noch sich etwas hat zuschulden kommen lassen.

†) Wird erteilt, wenn Wiederkapitulation nicht erwünscht ist.

††) Bei schlichter Entlassung ist Wiedereinstellung ausgeschlossen.

Die im Verhältnis zu früheren Jahren recht geringe Zahl von Fahnenflüchtigen wird zwei Umständen zugeschrieben. In der Hauptsache glaubt man die Abnahme der Fahnenflucht darauf zurückführen zu können, daß genügend begründete Entlassungsgesuche auch vor Ablauf der Dienstzeit genehmigt werden. Als zweiten Grund führt man an, daß die Fingerabdruck-Methode so sicher arbeite, daß viele hierdurch abgeschreckt würden. Seit dem 1. Januar 1907 haben die Marineteile Fingerabdruck-Ausweiskarten von jedem eingestellten Mann anzulegen. Im letzten Jahre sind nicht weniger als 438 fahnenflüchtige Leute auf Grund dieser Ausweiskarten festgenommen worden.

Fahnenflüchtig wurden im letzten Jahre	3284	Mann
Von diesen haben sich freiwillig gemeldet	493	"
Festgenommen wurden	405	"
Mithin blieben fahnenflüchtig	2386	"
das sind etwa 4,2 Prozent		
Fahnenflüchtige aus früheren Jahren wurden festgenommen	298	"
meldeten sich freiwillig	170	"

Dem Jahresbericht der Personalabteilung ist als Anhang der Jahresbericht des hydrographischen Amts beigefügt. Der sehr ausführliche und sehr ins einzelne gehende Bericht betont, abgesehen von den Personalschwierigkeiten, mit denen das Amt zu kämpfen habe, in der Hauptsache die völlige Unzulänglichkeit der dem Amt zur Verfügung gestellten Geldmittel. Die Tatsache, daß zur Zeit etwa 50 Prozent aller Seekarten aus dem Auslande bezogen werden, kann im Ernstfalle die Mobilmachung in Frage stellen.

3. Jahresbericht der Medizinal-Abteilung.

(Abteilungschef: F. Stokes, Generalstabsarzt der Marine.)

Der Jahresbericht beginnt mit den Worten, daß der Gesundheitszustand in der amerikanischen Marine im verflossenen Jahre gut gewesen sei. Im Dienst gestorben sind im ganzen 330 Mann, davon 109, also genau ⅓ ertrunken, 35 an Lungenentzündung, je 20 an Schußwunden, Herzkrankheiten und Schwindsucht, der Rest an anderen Krankheiten oder Verletzungen.

Wie in den Vorjahren enthält der Bericht auch diesmal eine große Menge statistischen Materials, das auf 60 Seiten ⅔ des ganzen Berichts in Anspruch nimmt.

Der Bericht selbst beschäftigt sich in diesem Jahre im wesentlichen mit dem Sport. Generalstabsarzt Stokes war es, der noch zur Zeit der Präsidentschaft Roosevelts in der Hauptsache für die körperliche Betätigung besonders auch der Offiziere eintrat und der nicht zuletzt seine jetzige Stellung dem von ihm verfochtenen Gedanken des Physical test (vgl. „Marine-Rundschau" von 1909, Seite 100) verdankt.

Der Generalstabsarzt vertritt die Ansicht, daß der Sport in der Weise, wie er heute in der amerikanischen Marine betrieben werde, in hohem Maße **gesundheitsschädigend** wirke. Er tritt für ein systematisches Trainieren, regelmäßige Freiübungen und ein nicht übertriebenes „Müllern" ein, während er Wettkämpfe und

die Vorübungen hierzu verurteilt. Daß das einseitige Trainieren auf Wettkämpfe schwere Schäden für die Gesundheit bringe, wird an statistischem Material zu erweisen versucht. So seien von 625 früheren „Athleten" der Seekadettenjahrgänge 1891—1911 9 gestorben und 12 verabschiedet. Von diesen 21 Fällen seien 6 der Tuberkulose, 8 Nervenkrankheiten (darunter 3 Selbstmorde), 2 dem Alkoholgenuß und je einer Herzklappenfehlern und Herzerweiterung zuzuschreiben. Bei einer ganzen Anzahl dieser jungen Leute seien ferner organische Herzfehler, unregelmäßige Herztätigkeit, Arterienverkalkung, Tuberkulose, Neurasthenie und Erkrankungen der Leber und des Darms festgestellt. Übertriebene Ruder- und Lauf-Wettkämpfe seien besonders schädlich, ebenso die Verwendung berufsmäßiger Trainer.

Wenn man in diesen Ausführungen dem Generalstabsarzt vom medizinischen Standpunkte aus auch unbedingt wird zustimmen müssen, so wird man doch nicht verkennen dürfen, daß man vom militärischen Gesichtspunkte aus im Interesse der Hebung und der Erhaltung des Schneids neben systematisch geleiteten gymnastischen Übungen maßvoll und vernünftig betriebene Wettkämpfe für den Offiziernachwuchs nicht wird entbehren dürfen.

Zum Schutze gegen Typhus wird für alle Offiziere und Mannschaften unter 45 Jahren eine prophylaktische Behandlung empfohlen, die inzwischen vom Staatssekretär bereits angeordnet worden ist.

Die Forderung von Lazarettschiffen wird auch in diesem Jahre wiederholt. Für jede der 3 Flotten wird ein Lazarettschiff für nötig gehalten.

Der Generalstabsarzt weist dann auf die Nachteile hin, die die zu große Jugend der Rekruten mit sich bringe, und empfiehlt hier mit dem Alter heraufzugehen. Die Mehrzahl der Mannschaften sei unter 25, eine große Zahl sogar unter 20 Jahren. Die vielleicht größere Anstelligkeit und schnellere Auffassungsgabe der jungen Leute wöge nicht die Nachteile auf, die die Unreife des Körpers und Charakters bei außergewöhnlicher Beanspruchung zur Folge haben könne.

Endlich schlägt der Generalstabsarzt eine Änderung der Bestimmungen über körperliche Übungen der Marineoffiziere vor, die inzwischen bereits durch Verfügung des Präsidenten vom 4. Oktober 1911 mit dem 1. Januar 1912 (vgl. „Marine-Rundschau" 1912, Heft 1, Seite 99) in Kraft getreten sind.

4. Jahresbericht des Justitiars des Marineamts.

(Robert Russell, Judge Advocate General of the Navy.)

Der Jahresbericht gibt zunächst eine statistische Übersicht über die im verflossenen Jahr zusammengetretenen Gerichte und die verhängten Strafen. Kriegsgerichtlich sind danach 19 Marineoffiziere, davon 3 wegen Trunkenheit, und rund 1550 Mannschaften bestraft worden, von letzteren 350 wegen Urlaubsüberschreitung, 650 wegen Fahnenflucht, 200 wegen gefälschter Papiere bei der Anmeldung zum Diensteintritt und 50 wegen Trunkenheit. Standgerichtlich wurden rund 10 000, bordgerichtlich (vgl. „Marine-Rundschau 1912, S. 377 Anm.) rund 14 000 Mann bestraft.

Es wird dann weiter ein Bericht einer Mitte 1911 zusammengetretenen Gerichtskommission vorgelegt, die sich über die Zweckmäßigkeit der Strafverbüßung äußert. Die Kommission will gerichtlich bestrafte Leute grundsätzlich in drei Klassen einteilen.

Erstens solche, deren Vergehen nicht rein militärischer Natur sind. Diese sollen ihre Strafen in den einzurichtenden Marineabteilungen der Staatsgefängnisse verbüßen. In den Gefängnissen von drei Staaten: New Hampshire (in Concord), Connecticut (in Wethersfield) und California (in San Quentin) bestehen bereits derartige Abteilungen. Zweitens Leute, deren Vergehen ein Verbleiben im Dienst sowie ein Zusammenkommen mit anderen Leuten unerwünscht erscheinen lassen. Diese Leute sollten ihre Strafen in den Marinegefängnissen verbüßen. Hier werden Sträflingsanzüge getragen, und die Leute haben eine 10stündige Arbeitszeit am Tage. Als beste Arbeit wird die Anfertigung von Kohlensäcken vorgeschlagen. Zur dritten Klasse der bestraften Leute endlich sind die zu zählen, die wegen rein militärischer Vergehen bestraft sind, von denen aber zu hoffen ist, daß sie nach verbüßter Strafe wieder brauchbare Soldaten werden. Für diese Leute wird, um sie vor dem Makel zu schützen, im Gefängnis gesessen zu haben, die Errichtung von Straflagern (detention barracks) vorgeschlagen, in denen Uniform getragen und militärischer Dienst gemacht wird.

Die Errichtung eines derartigen Straflagers ist inzwischen bereits im Herbst 1911 vom Marineamt, und zwar in Port Royal, S. C., angeordnet worden.

Am Schluß seines Berichts bedauert der Advocate General das Fehlen eines einheitlichen, vollständigen Marinestrafgesetzbuches, dessen Zusammenstellung und Herausgabe er dringend empfiehlt.

5. Jahresbericht der Waffenabteilung.

(Chef Kontreadmiral Twining.)

Besondere Neuerungen sind im vergangenen Jahre nicht eingeführt worden. Es wurden lediglich an dem vorhandenen Material kleinere Verbesserungen vorgenommen.

Geschütze. Für Torpedoboote wird eine neue 10,2 cm-K L/50 eingeführt. Siebzehn 30,5 cm-Geschütze und drei andere erhielten im Laufe des Jahres neue Seelenrohre. Das Auswechseln der Seelenrohre ist einstweilen noch eine schwierige und kostspielige Arbeit, die noch verbesserungsfähig ist.

Türme. Die Ansichten, ob bei der Munitionsförderung Handbetrieb oder mechanischer Betrieb vorzuziehen sei, gehen noch auseinander. Wenn auch mechanischer Betrieb eine schnellere Munitionszufuhr ermöglicht, so darf nicht übersehen werden, daß es gar nicht erforderlich ist, über ein bestimmtes Maß von Schnelligkeit hinauszugehen. Es genügt vielmehr, der Munitionszufuhr ein Durchschnittsfeuertempo zugrunde zu legen, das bis zum Verbrauch der gesamten vorhandenen Munition durchgehalten werden kann. Ist eine dementsprechende Zufuhr mit Handbetrieb zu erreichen, so ist diese dem mechanischen Betriebe vorzuziehen.

Pulver. Das vorhandene Pulver ist angeblich ausgezeichnet. Es sind Versuche im Gange, eine Herabsetzung der Ausbrennungen der Seele dadurch zu erreichen, daß dem Pulver kleine Mengen von Ozokerit und Graphit zugesetzt werden. Die Versuche sind noch nicht abgeschlossen.

Geschosse. Besondere Verbesserungen sind auf diesem Gebiete im vergangenen Jahre nicht eingeführt.

Panzer. Größere Fortschritte sind auch hier nicht zu verzeichnen. Im Gegensatz zu der bisher viel verbreiteten Annahme, daß sich ein Geschoß in der Luft parallel zu der Achsenrichtung bewege, die es beim Verlassen des Rohres innehatte, ist nunmehr einwandfrei festgestellt, daß sich das Geschoß während des Fluges tangential zur Flugbahn bewegt.

Handwaffen. Die Mannschaften der Linienschiffe und Panzerkreuzer sind mit dem Springfield-Gewehr neuesten Modells ausgerüstet; außerdem soll die automatische Pistole von Colt an Bord eingeführt werden.

Marineschießplatz. Es wurden unter anderem im vergangenen Jahre die nachstehenden Versuche vorgenommen:

1. Versuche zur Feststellung des Geschwindigkeitsverlustes infolge von Ausbrennungen,
2. Versuche über Ausbrennungen bei Pulver mit Graphitzusatz,
3. " " " " " " Ozokeritzusatz,
4. " mit dem Davis-Torpedogeschütz,
5. Versuchsschießen zur Bestimmung der Unterwasserbahn von 30,5 cm-Geschossen,
6. Explosionsversuche von Hochexplosivgeschossen in Heizöltanks.

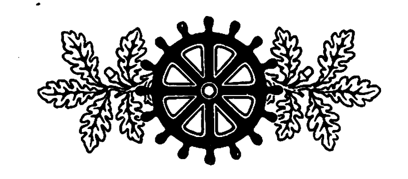
Gelegentlich eines Schießversuchs mit einem 12,7 cm-Geschütz ereignete sich durch vorzeitige Entzündung einer Kartusche ein bedauerlicher Unfall, dem ein Offizier und vier Mann zum Opfer fielen.

Pulverfabrik. Es wurden gegen 1 Million Kilogramm Pulver hergestellt, d. h. 25 Prozent mehr als im Vorjahre.

Torpedowerkstatt Der Betrieb der Werkstatt hat infolge der vermehrten Indienststellungen erheblich vergrößert werden müssen Neue Torpedos sollen aber auch in Zukunft nur in geringem Maße in der Werkstatt selbst angefertigt werden. Dies soll wie bisher in der Hauptsache den Privatfirmen überlassen bleiben.

(Fortsetzung folgt.)

v. Selchow.



Der italienisch-türkische Krieg 1911/12.

VII.

(Abgeschlossen am 20. Mai 1912.)

Tätigkeit der italienischen Flotte.

Die kleine Insel Astropalia (2500 Einwohner), bei der sich seinerzeit die gesamte italienische Flotte vereinigt hatte, bevor sie gegen die Dardanellen und die türkischen Inseln vorging, wurde vom 17. April ab der Sammelplatz für alle Troß-, Proviant-, Frischwasser-, Munitions- und sonstigen Zufuhrschiffe der im Ägäischen Meer operierenden italienischen Seestreitkräfte. Besetzt wurde die Insel durch die Italiener indessen erst am 28. April. An diesem Tage schifften „Pisa“ und „Amalfi“ je eine Landungskompagnie, zusammen 250 Mann, aus, die u. a. die aus 7 Mann bestehende türkische Garnison der Insel gefangen nahmen. An der großen nach Süden offenen Bucht der Insel wurde ein provisorischer Flottenstützpunkt eingerichtet nahe beim Hauptort, der 1500 Einwohner zählt. Hierher auch brachten die das Ägäische Meer von Kreta im Süden bis nach Enos und Dedeagatsch im Norden andauernd durchkreuzenden italienischen Torpedofahrzeuge alle von ihnen beschlagnahmten türkischen Handelsfahrzeuge.

Über den Umfang der Beschädigungen und Verluste, die die italienische Beschießung der vier äußeren Dardanellenforts verursachte, gehen die Nachrichten bis jetzt auseinander. Die einen besagen, die Beschädigungen seien gering, während die anderen — augenscheinlich auf bessere Informationen begründeten — sie als schwer hinstellen.

Sicher ist, daß das Gefecht mit schwerster Artillerie auf große Entfernungen, nicht unter 7000 m, geführt wurde, daß die türkischen Geschosse zum Teil in nächster Nähe der italienischen Schiffe einschlugen und an einigen die Takelage leicht beschädigten, daß die italienischen Geschosse mehrfach die Batterien trafen und daß diese ihr Feuer erheblich früher einstellten als die italienischen Schiffe.

Die andere unmittelbare Folge des italienischen Vorgehens gegen die Dardanellen, die Sperrung der Dardanellendurchfahrt seitens der türkischen Behörden, wurde — wie vorauszusehen war — wegen ihrer kommerziellen und möglicherweise politischen Wirkungen von viel größerer Wichtigkeit und allgemeinerem Interesse als die Beschädigung der Dardanellenforts. Trotz allen Drängens der interessierten Schiffahrts- und Handelskreise, besonders der russischen, dauerte diese Schiffahrtssperre einen vollen Monat lang. Während dieser Zeit mußten auf der Seite des Marmarameeres etwa 180 Handelsschiffe, vor der Westeinfahrt der Dardanellen etwa 100 Schiffe untätig liegen bleiben. Obgleich Handel und Schiffahrt durch die Sperre schwer zu leiden hatten, beschränkten sich die Großmächte mit Ausnahme Rußlands darauf, freundschaftliche Vorstellungen in Konstantinopel und Rom zu machen. Die russische Regierung allein protestierte durch eine schriftliche Note und drohte der Türkei mit Entschädigungsforderungen.

Im englischen Parlament betonten Minister und Abgeordnete die Notwendigkeit einer neutralen Haltung Englands während des italienisch-türkischen Krieges im allgemeinen und zur Frage der Öffnung und Schließung der Dardanellen im besonderen. Zu neutraler Haltung verpflichte England einerseits seine große Anzahl mohammedanischer Untertanen und Interessen, anderseits seine lange traditionelle Freundschaft mit Italien. Der Lord-Präsident des Geheimen Rats, Viscount Morley, wies im Oberhause darauf hin, daß der Türkei auf Grund der Verträge von Paris (1856) und von London (1871), bestätigt auf dem Berliner Kongreß 1878, das Recht zustehe, die Dardanellen zu schließen, sobald unmittelbare und direkte Gefahr für ihre Sicherheit vorliege. Die Dardanellen-Sperrung verursache dem englischen Handel und der hier sehr beträchtlichen englischen Schiffahrt allerdings großen Schaden, indessen hinsichtlich des Getreide- und Petroleumhandels leide Rußland mehr als England. Was den Umfang der englischen Schiffahrt in diesen Gewässern anbeträfe, so seien von den $15^3/_4$ Millionen Tonnen Gesamtraumgehalt der Schiffe, die 1909 in Konstantinopel ankamen, $6^3/_4$ Millionen britisch, $2^3/_4$ Millionen griechisch, $1^1/_4$ Millionen österreichisch und 1 Million deutsch gewesen. Neuere Angaben über die Schiffahrt in Konstantinopel lägen noch nicht vor. Sir Edward Grey erklärte im englischen Unterhause, die in Rom und Konstantinopel von der englischen Regierung gemachten Vorstellungen wegen der durch die Dardanellen-Sperre entstehenden Schädigungen hätten eine freundliche Aufnahme gefunden. Der türkische Minister des Äußeren habe dem englischen Botschafter am 29. April eine die Wiederöffnung der Dardanellen in Aussicht stellende Note zugehen lassen.

Diese allen Mächten zugestellte Note hatte folgenden Wortlaut:

„Das Kaiserliche Ministerium des Äußern teilt den auswärtigen Missionen mit, daß die ottomanische Regierung beschlossen hat, die Dardanellen der neutralen Schiffahrt unter denselben Bedingungen wie vor der Sperrung wieder zu öffnen, das heißt mit der Verpflichtung für die Handelsschiffe, sich den Vorschriften über die Verwendung von Lotsen zu unterwerfen. Die Meerenge wird der Schiffahrt unter den frühern Bedingungen nach einer Frist freigegeben werden, die zur Hebung der die Verteidigung ergänzenden Minen materiell unerläßlich ist. Selbstverständlich hält die Kaiserliche Regierung ihr legitimes Recht unumschränkt aufrecht, die Meerengen vollständig zu sperren, sobald sich das Bedürfnis danach fühlbar machen wird."

Wegen der Anwesenheit italienischer Seestreitkräfte im nördlichen Teil des Ägäischen Meeres, wegen schlechten Wetters und wegen der Schwierigkeit, die 60 in die Sperrlücken gelegten Minen wieder zu entfernen, verzögerte sich die Wiederöffnung der Dardanellen-Durchfahrt von Tag zu Tag. Die am 7. Mai endlich begonnene Beseitigung der Minen aus den Durchfahrtslücken wurde am 17. Mai beendet. Am folgenden Tage passierten die ersten Handelsschiffe die wiedergeöffnete Durchfahrt.

Ihre gefährliche Wirkung bewiesen die ausgelegten türkischen Minen in zwei Fällen: Am 29. April stieß der Passagierdampfer „Texas" der American Archipelago Line beim Auslaufen aus dem Hafen von Smyrna auf eine Mine und sank infolge der Explosion in kürzester Zeit. Von 140 an Bord befindlichen Personen wurde nur etwa die Hälfte durch hinzukommende Fahrzeuge gerettet. Am 1. Mai abends berührte der Schlepper „Semendar" bei Verankerung von Bojen — nach anderen Nachrichten war

es ein zum Aufnehmen von Minen eingerichtetes Fahrzeug — eine der in den Dardanellen ausgelegten Minen, die explodierte und gleichfalls das Schiff sofort zum Sinken brachte. 7 Zivilpersonen und 15 Militärpersonen der Besatzung ertranken dabei.

Um einen Druck auf die Türkei auszuüben und um in den Besitz von Friedensunterpfändern zu kommen, beschloß die italienische Regierung in Verfolg ihrer Unternehmungen gegen die türkischen Küsten des Ägäischen Meeres, einige weitere Inseln im südlichen Teil dieser Gewässer, besonders Rhodos, zu besetzen. Die 10 sm von der kleinasiatischen Südküste entfernt liegende, 26 000 Einwohner (darunter 17 000 Griechen) zählende Insel Rhodos hatte eine Besatzung von etwa 1000 Mann Infanterie und Artillerie mit 2 Batterien. Diese Truppen konnten durch ein Landwehrbataillon einheimischer Mohammedaner verstärkt werden. Das Gros dieser Streitkräfte stand in der 10 000 Einwohner zählenden unbefestigten Hauptstadt der Insel, auf der Nordspitze. Munitions- und Proviantmagazine waren angeblich auch im Innern der Insel angelegt worden. Oberbefehlshaber war Major Abdullah.

Die zur Besetzung der Insel bestimmten italienischen Truppen in Stärke von etwa 9000 Mann bestanden aus 3 Infanterie-Regimentern, von denen 2 aus Benghasi und 1 aus Tobruk kamen, 1 Alpenjägerbataillon, das bisher in Tripolis stand, sowie einigen kleineren Artillerie-, Kavallerie-, Sanitäts- und Trainableilungen, darunter ein Ballonpark und Flugapparate. Den Oberbefehl über diese Division hatte Generalleutnant Ameglio, der kürzlich wegen Kriegsverdienst in Benghasi zum höheren Dienstgrade befördert worden war. Für die Landung der italienischen Truppen und Besetzung der Stadt Rhodos war die Mitwirkung der 1. und 3. Division der Flotte vorgesehen. Die 1. Division, die seit der Übernahme des Flottenkommandos durch Vizeadmiral Viale von dessen Stabschef, Kontreadmiral Corsi, geführt wurde, verließ Tarent am 30. Mai, um über Astropalia nach Rhodos zu gehen.

In Tobruk hatten sich inzwischen die Dampfer versammelt, die die Truppen beförderten, und die 3. Division der Flotte nebst einigen Torpedobooten, die den Transport begleiten sollten. Die Gewässer von Rhodos wurden seit einiger Zeit von italienischen Torpedobooten überwacht, die den Schiffsverkehr der Insel mit dem Festlande abgeschnitten und eine größere Anzahl türkischer Segelfahrzeuge beschlagnahmt hatten. Sie hatten ferner am 1. Mai das der Eastern Telegraph Comp. gehörige Kabel Rhodos—Scarpanto—Kandia durchschnitten, so daß Rhodos ohne jede Kabelverbindung mit dem Festlande war. Die türkische Nachrichtenübermittlung zwischen dem letzteren und der Insel erfolgte von jetzt ab auf heliographischem Wege und war häufig unterbrochen, zumal da die italienischen Schiffe sie nachts durch ihre Scheinwerfer störten.

Der italienische Troß, begleitet von der 3. Division unter Vizeadmiral Amero, verließ Tobruk am 2. Mai mittags und kam in der Nacht zum 4. Mai vor der Stadt Rhodos an.

Während die Schlachtschiffe der 1. und 3. Division zu einer Demonstration vor der Stadt liegen blieben, gingen die Transportdampfer mit einigen Torpedobootflottillen nach der 10 sm südlich der Stadt an der Ostküste der Insel liegenden Kalitheas-Bucht. Hier wurden von 4 Uhr morgens bis 2 Uhr nachmittags, begünstigt von ruhigem Wetter und zunächst ohne Störung durch einen Feind, die Truppen

ausgeschifft. Um 2 Uhr nachmittags begannen diese, zusammen mit einem Matrosendetachement, ihren Vormarsch auf die Stadt. Leichte türkische Streitkräfte, die etwa von Mittag an ihnen entgegengetreten waren, wurden nach und nach auf das Smith-Plateau im Süden der Stadt zurückgedrängt und gleichzeitig von 11 in den Buchten südlich und südwestlich der Stadt liegenden italienischen Schiffen beschossen.

Der italienische Vormarsch wurde um 7 Uhr abends 2 km vor der Stadt eingestellt. Die Truppen übernachteten in ihren Stellungen. Ihre Scheinwerfer und die der Schiffe beleuchteten die Stadt während der ganzen Nacht.

Die Verluste in dem Scharmützel waren auf beiden Seiten gering. Der italienische Verlust wurde amtlich auf sieben Verwundete angegeben.

Während der Nacht zog sich die türkische Besatzung der Stadt in kleinen Gruppen an der Westküste der Insel entlang über Trianda nach Süden hin zurück.

Zur selben Zeit, als die italienischen Truppen in der Kalitheas-Bucht landeten, hatte Vizeadmiral Viale einen Unterhändler zu dem Wali von Rhodos entsandt, um ihn zur Übergabe der Stadt und der Truppen aufzufordern. Der Wali erklärte, er habe keine Möglichkeit, sich den Italienern zu widersetzen — über die türkischen Besatzungstruppen habe er kein Verfügungsrecht —, er lege deshalb die Leitung der Geschäfte unter Protest nieder. Am nächsten Morgen wurde italienischerseits die Aufforderung zur Übergabe der Stadt unter Androhung eines Bombardements nach Verlauf einer Stunde wiederholt. Der stellvertretende türkische Gouverneur übergab darauf dem General Ameglio die Stadt, deren Besetzung durch italienische Armee- und Marinetruppen um 10 Uhr morgens begann.

Der geflüchtete Wali von Rhodos, Soulhy Pascha, Gouverneur des gesamten Archipels von Tenedos bis Scarpanto, wurde mit einigen anderen türkischen Beamten am 7. Mai im Hafen von Lindos von dem Hochseetorpedoboot „Ostro" gefangen genommen, als er im Begriff war, die Insel zu verlassen. Er und seine Begleiter wurden zusammen mit 117 inzwischen gefangenen türkischen Soldaten und Gensdarmen am 11. Mai nach Tarent gebracht.

Die türkische Besatzung von Rhodos hatte laut italienischen Nachrichten nach Landung der Italiener von der Insel zu entkommen versucht, war hiervon aber durch die Wachsamkeit der italienischen Torpedoboote abgehalten worden. Sie hatte sich in die Gegend von Psithos, einem Ort am SO-Abhange des die Insel durchziehenden Gebirgsrückens, 18 km südwestlich von der Stadt Rhodos, zurückgezogen.

Am 15. Mai ergriff Generalleutnant Ameglio die Offensive gegen sie. Während er selbst mit zwei von Rhodos aufgebrochenen Regimentern von NO und O her gegen Psithos vorging, griffen vier in der Nacht zum 16. Mai in der Malona-Bucht (33 km südlich der Stadt Rhodos) und bei Kalavarda (30 km südwestlich der Stadt Rhodos) mit Hilfe einiger Linienschiffe ausgeschiffte Bataillone die türkischen Stellungen von SO, S und W her an. Gleichzeitig beschoß das Linienschiff „St. Bon" die über dem Gebirgskamm nach N führenden Straßen und Wege, um den von drei Seiten eingeschlossenen Türken den Rückzug nach der vierten Seite abzuschneiden. Diese zerstreuten sich nach neunstündigem, heftigem Gefecht unter Zurücklassung von 83 Toten, 26 Verwundeten und einigen Vorräten in die Schluchten der Berge. Die Italiener besetzten Psithos und übernachteten dort. Am folgenden Tage, dem 17. Mai, ergab

sich der türkische Oberbefehlshaber. Die gesamte türkische Besatzung der Insel, 983 Mann, darunter 33 Offiziere, wurde kriegsgefangen; ihre Offiziere durften in Anerkennung ihres tapferen Verhaltens den Säbel behalten. Das Gros der italienischen Truppen, denen das Gefecht am 16. Mai nur 4 Tote und 26 Verwundete gekostet hatte, kehrte sogleich nach der Stadt Rhodos zurück.

Über die Küsten der Insel wurde italienischerseits die Blockade verhängt. Nur die Stadt Rhodos, deren Schiffsverkehr die Militärbehörden beaufsichtigten, blieb von der Blockade verschont.

Zum Gouverneur der Insel wurde der frühere italienische Generalkonsul in Saloniki, Vivalda, ernannt.

Die Schiffe des 1. Geschwaders besetzten in der Zeit vom 8. bis 20. Mai die kleinen zwischen Kreta, Rhodos und Samos liegenden türkischen Inseln. Sie schifften hierzu Landungskompagnien aus, die die italienische Flagge zum Zeichen der Besitzergreifung an Land heißten sowie die türkischen Regierungsbeamten und kleinen Besatzungen gefangen nahmen. Unter anderm geschah dieses auf Kaltria, Carpantos, Kasos, Episcopi, Nysiros, Kalimnos, Leros, Patmos, Kos und Symi. Die Gefangennahme der kleinen türkischen Besatzungen dieser Inseln vollzog sich ohne Blutvergießen. Die gefangenen türkischen Beamten wurden ebenso wie die Militärpersonen nach Italien gebracht.

„Regina Margherita" beschoß am 18. Mai die Kaserne und das Waffendepot des kleinasiatischen Küstenortes Marmarice (gegenüber von Rhodos), weil sich dort türkische Truppen gesammelt hatten.

Manche Anzeichen, darunter eingehende Ankündigungen in der italienischen Presse und die ständige Anwesenheit italienischer Kriegschiffe im mittleren Teil des Ägäischen Meeres, ließen die Vermutung zu, daß die italienische Kriegsleitung die Besetzung weiterer größerer Inseln der Türkei im Ägäischen Meere beabsichtige. Die Türken beeilten sich daher, deren Verteidigungszustand zu vervollkommnen. Der noch auf den Inseln bisher gebliebene Rest nicht wehrfähiger Personen wurde nach Möglichkeit nach dem Festlande gebracht, während man von dort her die Besatzungen der Inseln verstärkte. Nach Mytilene, das eine Besatzung von 3000 Mann hatte, wurden bis Mitte Mai weitere 2000 Mann transportiert, die auf kleinen Fahrzeugen vom Aivali aus die Insel erreichten. Die Besatzung von Chios erhielt gleichfalls einige tausend Mann Verstärkung.

Auch in Syrien wurden in Erwartung italienischer Angriffe Truppenverschiebungen nach den Küstenplätzen Beirut, Mersina, Aka, Jaffa, Haifa vorgenommen.

Der türkische Ministerrat beschloß am 20. Mai, alle in der Türkei ansässigen Italiener — etwa 50 000 Personen, darunter 12 000 in Konstantinopel — mit Ausnahme von Geistlichen, Witwen, Krüppeln und Arbeitern (etwa 2000 Mann) mit einer Frist von 14 Tagen auszuweisen. Am 22. Mai wurde der Ausweisungsbeschluß der deutschen Botschaft in Konstantinopel, als Vertreterin der italienischen Regierung daselbst, bekanntgegeben. Begründet wurde diese Maßnahme mit dem Verhalten der italienischen Kriegsleitung, die türkische Zivilpersonen als Kriegsgefangene abführen lasse, und mit der Gefahr eines Ausbruches der Erbitterung seitens der erregten muselmanischen Bevölkerung gegen die Italiener.

Ferner ließ die türkische Regierung mehrere italienische Schiffer verhaften, die der italienischen Flotte als Lotsen hätten dienen können.

Zur regelmäßigen Verbindung der italienischen Streitkräfte mit der Heimat wurde vom 12. Mai ab wöchentlich einmalig ein Postdampfer von Brindisi über Patras, Piraeus, Astropalia nach Rhodos abgefertigt.

Zur selben Zeit genehmigte die Kammer einen Gesetzentwurf, der folgende Postdampfer-Verbindung zwischen Italien und den besetzten nordafrikanischen Häfen festsetzte: Syrakus—Tripolis dreimal (seit Kriegsbeginn zweimal) wöchentlich, Syrakus—Benghasi zweimal (bisher einmal) wöchentlich, Palermo—Trapani—Tripolis sowie Genua - sizilianische Häfen—nordafrikanische Häfen—Venedig je einmal wöchentlich. Die Nachrichtenverbindung zwischen Italien und Tripolis wurde ferner verbessert durch Inbetriebnahme (am 5. Mai) der von Marine- und Geniepersonal errichteten Funkspruch-Großstation bei Tripolis und das Legen der Kabel Tripolis - Syrakus und Benghasi —Syrakus, das am 11. und 26. Mai begonnen wurde.

An der nordafrikanischen Küste waren im letzten Monat nach Heimkehr der Schulschiffs-Division nur wenige leichte Seestreitkräfte stationiert. Die Schulschiffs-Division hatte Zuara bzw. Sidi Said am 25. April verlassen und ihre Ausbildungstätigkeit in heimischen Gewässern wieder aufgenommen.

Die 4. Division der Flotte (3 „Garibaldi") erledigte seit Rückkehr von der Beschießung der Dardanellenforts Überholungsarbeiten in der Heimat.

Am 28. April strandete unfern Kap Spartivento der Dampfer „Domenico Balduino", der mit 1275 Reservisten an Bord von Derna kam; Torpedoboote und andere Marinefahrzeuge leisteten ihm Hilfe. Der gesamte Transport wurde gerettet.

Der Landkrieg.

Ereignisse vom 15. April bis 17. Mai 1912.

Auf dem nordafrikanischen Kriegsschauplatze haben bei allen von den Italienern besetzten Küstenplätzen Gefechte stattgefunden. Die Gesamtlage ist jedoch unverändert. Der Sommer hat mit großer Hitze und Sandstürmen begonnen. Ein italienischer Vormarsch in das Landesinnere ist für die nächsten Monate nicht zu erwarten.

Das bei Sidi-Said gelandete italienische Expeditionskorps hatte sich zunächst in der Linie Sidi-Said—Fort „Forwa" (auch Bukamesch genannt), einem kleinen türkischen Wachthause an der nach Tunis führenden Karawanenstraße, festgesetzt. Die gewonnene Stellung wurde zur Verteidigung eingerichtet. Die Bai von Sidi-Said soll zur wirksameren Verhinderung des Schmuggels über See als Torpedobootshafen benutzt werden. Auch eine Funkenstation wurde eingerichtet. Die Luftschiffe fuhren verschiedentlich von Tripolis nach Sidi-Said.

Die ständig anwachsenden türkisch-arabischen Streitkräfte, die auch über Artillerie verfügen, hatten die Italiener bald auf der ganzen Front eingeschlossen. Den Oberbefehl soll der frühere Militärattaché in Paris, Major Fethi-Bey, übernommen haben. Es kam mehrfach zu heftigen Kämpfen, in denen die mit großer Hartnäckigkeit wiederholten Angriffe der Türken und Araber erst nach vielstündigem Ringen zurückgeschlagen werden konnten. Ende April und Anfang Mai unternahmen die Italiener ihrerseits

einige Vorstöße in südlicher und westlicher Richtung, kehrten jedoch nach anfänglichen Erfolgen jedesmal wieder in ihre Stellungen zurück.

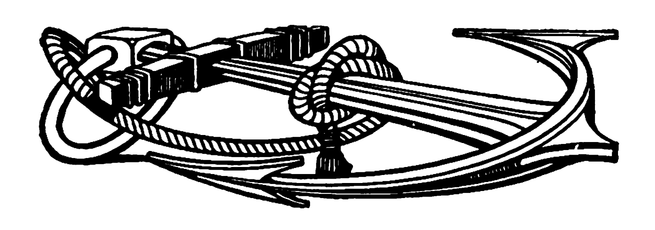
Zuara ist nach wie vor in den Händen der Türken. Eine Stockung des mehrere Kilometer landeinwärts verlegten Karawanenverkehrs von Tunis her scheint bisher nicht in dem Maße eingetreten zu sein, wie es in der Absicht der Italiener gelegen haben mag.

Bei Tripolis haben die Sandstürme Ende April zahlreiche Verheerungen angerichtet. Ein Flugzeug ist zerstört, alle übrigen sind beschädigt und sonstige umfangreiche Materialschäden verursacht worden. Die Befestigungsanlagen von Tadjura östlich Tripolis wurden verstärkt.

Bei Homs setzten sich die Italiener am 2. Mai durch überraschenden Angriff nach kurzem Kampfe in den Besitz der nur wenige Kilometer südöstlich der Stadt gelegenen Höhen von Lebda. Versuche der Türken, Verstärkungen dorthin vorzuführen, wurden durch einen italienischen Gegenstoß von der Merghebhöhe aus vereitelt. Die Verluste der Italiener werden auf 4 Offiziere und 61 Mann tot und verwundet angegeben. Die genommene Stellung wurde sofort in Verteidigungszustand gesetzt und in der folgenden Zeit gegen mehrfache Angriffe der Türken erfolgreich behauptet.

In der Cyrenaica entfaltet der ehemalige Militärattaché in Berlin, Major Enver Bey, nach wie vor eine rege Tätigkeit. Die Meldungen, daß er seinen Anfang März vor Derna erlittenen Verwundungen erlegen sei, sind unzutreffend.

Der Geist der türkisch-arabischen Truppen in ganz Lybien ist dauernd ausgezeichnet. Im ganzen sollen sich 300 bis 400 modern ausgebildete türkische Offiziere auf dem Kriegsschauplatze befinden. Munition ist ausreichend vorhanden, auch die Verpflegung bereitet den Türken keine Schwierigkeiten. Die Ernteaussichten sind in diesem Jahre günstig.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Die Novelle zum Flottengesetz ist am 22. Mai vom Reichstage in dritter Lesung angenommen worden.

— Die Hochseeflotte hat nach Beendigung der Frühjahrsbesichtigungen geschlossen den Weg um Skagen nach der Nordsee genommen und übt dort im Verbande. Sie ist um ein weiteres modernes Schiff verstärkt worden: am 1. Mai stellte für das Linienschiff „Elsaß" S. M. S. „Oldenburg" in Dienst, um nach Beendigung der Probefahrten dem I. Geschwader eingereiht zu werden. Eine weitere Stärkung der Hochseeflotte steht mit der Abnahme des Großen Kreuzers „Goeben" bevor, der zur Abnahmeprobefahrt in See ging und diese, soweit bisher übersehbar, mit recht gutem Ergebnis erledigte.

— Das Lehrgeschwader hat seine Übungen beendet und ist nach Besichtigung durch den Generalinspekteur wieder aufgelöst worden. „Kaiser Wilhelm II." wurde außer Dienst gestellt, während die Schiffe der „Wittelsbach"-Klasse „Wittelsbach", „Zähringen", „Mecklenburg" und „Schwaben" von Wilhelmshaven nach Kiel übergeführt wurden. Letztere drei Schiffe haben dort Flagge und Wimpel niedergeholt.

„Zieten" hat auf seinen Kreuzfahrten zum Schutz der Hochseefischerei Dänemark und Schweden besucht, „Grille" hat ihre Übungsfahrten zur Ausbildung von Steuerleuten und jüngeren Seeoffizieren aufgenommen.

— Ausrangierung. Aus der Liste der Kriegschiffe wurde das Kanonenboot „Sperber" gestrichen. „Sperber" hat als früherer Kreuzer im kolonialen und Auslandsdienste dem Deutschen Reiche große Dienste geleistet. Das im Jahre 1888 auf der Werft in Wilhelmshaven erbaute, 1120 t große Schiff ist fast 16 Jahre lang im Auslande verwendet worden und hat alle fünf Erdteile besucht. Nach Beendigung der Probefahrten in Dienst gestellt, traf „Sperber" im Herbst 1889, als der Buschiri-Aufstand schon fast unterdrückt schien, an der ostafrikanischen Küste ein, um die heimbeorderten Blockadeschiffe zu ersetzen. Doch fiel ihm hier noch eine Aufgabe zu, gemeinsam mit seinem Schwesterschiffe „Schwalbe" und der „Carola" ein Landungskorps zu bilden, das unter Korvettenkapitän Foß am 8. November das bereits im Juni gestürmte, aber dann nach dem Abzug der Marinemannschaften von den Arabern wieder besetzte Saadani mit stürmender Hand zu nehmen. Nach der Hinrichtung Buschiris und Niederschlagung des Araberaufstandes wurde „Sperber" nach der australischen Station gesandt, wo er gleichfalls mehrere kriegerische Expeditionen durchzuführen hatte. Am 28. Juli 1893 brachte „Sperber" den Häuptling Mataafa von den Samoa-Inseln, wo er sich aufgelehnt hatte, nach der zur Marshall-Gruppe gehörigen Insel Jaluit in die Verbannung. Von Australien ging das Schiff im Jahre 1894 nach der westafrikanischen Küste. Im Frühjahr 1896 wurde „Sperber" infolge von Unruhen in Südwestafrika genötigt, mehrere Wochen vor Swakopmund zu ankern und auch ein Landungskorps auszuschiffen. Ein kriegerisches Eingreifen war indessen nicht notwendig. Im Oktober 1896 kehrte das Schiff von seiner ersten Auslandsreise zurück. Im Jahre 1903 trat „Sperber" seine zweite Auslandsreise an, um zunächst mit den unter dem Kommando des Kommodore Scheder stehenden Schiffen der amerikanischen Kreuzerdivision an der Blockade gegen Venezuela teilzunehmen. Bei seinem Eintreffen neigte die Blockade sich aber schon ihrem Ende zu, so daß „Sperber" bereits im März 1903 die ostamerikanischen Küsten wieder verlassen konnte, um durch den Suezkanal nach Ostafrika zu dampfen. Nachdem das Schiff an den wichtigeren Plätzen die deutsche Flagge gezeigt hatte, setzte es die Reise nach Ostasien fort zum Eintritt in das ostasiatische Kreuzergeschwader. Im Mai 1905 verließ

„Sperber" die ostasiatische Station wieder, ging nach Westafrika und ersetzte dort den heimkehrenden „Habicht". Fünf Jahre lang war das Schiff dort stationiert. 1910 ging es nach Ostafrika und kehrte im Sommer des folgenden Jahres in die Heimat zurück. Vor einiger Zeit wurde das bisher als Kreuzer geführte Schiff in die Liste der Kanonenboote versetzt, weil es in keiner Weise mehr den Anforderungen genügte, die an Kreuzer gestellt werden müssen.

— Ehrengaben. Der Portraitmaler Carl Langhorst aus München hat dem Linienschiff „Prinzregent Luitpold" ein von ihm gemaltes Bildnis des hohen Taufpaten geschenkt. Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts hat die Genehmigung zur Annahme der wertvollen Schenkung herbeigeführt und dem Spender den Dank der Marine ausgesprochen.

Das neue Linienschiff „Oldenburg" ist aus allen Teilen des Großherzogtums, aus dem Oldenburgischen selbst, aus dem Fürstentum Lübeck und aus dem Birkenfeldschen, reich beschenkt worden. Meist sind es Landschaftsbilder der drei Gebiete. Professor Langhorst stiftete das Bild des Großherzogs. Ein Tafelaufsatz, ein Meisterstück oldenburgischer Silberschmiedekunst, zeigt Oldenburgs schönsten Turm und den Westturm von Wangeroog.

— Deutsche Schiffe in den Vereinigten Staaten von Amerika. Zur Erwiderung des Besuches der amerikanischen Kriegschiffe in Kiel im letzten Jahr haben S. M. Schiffe „Moltke" und „Stettin" Befehl erhalten, die Ausreise nach Hamptonroads anzutreten und sich dort mit S. M. S. „Bremen" zu einer Division zu vereinigen. Zum Führer dieser Schiffe ist der Kontreadmiral v. Rebeur-Paschwitz ernannt worden.

„Moltke" und „Stettin", die getrennt die Heimat verlassen haben, treffen sich bei den Azoren und sollen in den ersten Junitagen in Amerika eintreffen.

Das Marineamt der Vereinigten Staaten veröffentlicht das voraussichtliche Programm für den Empfang des deutschen Geschwaders. Präsident Taft an Bord der „Mayflower" und die gesamte Atlantische Flotte werden die Deutschen in Hamptonroads begrüßen; es folgt am 5. Juni ein Festmahl im Weißen Hause. Die Deutschen werden drei Tage lang Gäste des Marineamts in Washington sein. — Der Bürgermeister von New York hat für den Empfang des deutschen Geschwaders ein Komitee ernannt, dem hervorragende Männer von New York angehören. Ferner hat das Bürgerkomitee in New York ein längeres Festprogramm zum Besuche des deutschen Geschwaders bekanntgegeben. Am 10. Juni gibt die Stadt den deutschen Gästen zu Ehren ein großes Bankett, am 11. Juni sind die Offiziere des deutschen Geschwaders Gäste James Speyers auf dessen Landsitz, am Abend desselben Tages Gäste bei Cornelius Vanderbilt. Die deutschen Vereine haben gleichfalls ein gemeinsames Festprogramm aufgestellt.

— Stapellauf. Das Linienschiff „König Albert" ist am 27. April auf der Schichauwerft vom Stapel gelaufen. Zwischen dem König von Sachsen und dem Kaiser wurden hierbei folgende Telegramme gewechselt:

Seiner Majestät dem Deutschen Kaiser und König von Preußen.

Das Linienschiff „Ersatz Aegir", durch meine Schwester „König Albert" getauft, ist soeben glücklich vom Stapel gelaufen. Möge das Schiff, den Traditionen seines Namens getreu, allezeit bereit sein, sein Bestes einzusetzen für Kaiser und Reich, als würdiges Glied unserer Flotte. Dir, ihrem obersten Kriegsherrn, danke ich dabei erneut von ganzem Herzen für die mit so viel Liebe und Treue mir und meinem ganzen Sachsenvolk erwiesene Ehre und für die herrliche Gestaltung der heutigen Feier, die mir und meiner Schwester unvergeßlich bleiben wird.

Friedrich August.

Seiner Majestät dem König von Sachsen.

Ich habe mich sehr gefreut über Deine Mitteilung von dem glücklichen Stapellauf des Linienschiffes „König Albert“ und danke Dir und der Prinzessin Mathilde herzlich für das Erscheinen zur Stapellauffeier. Möge das stolze Schiff dem Namen des Heerführers aus großer Zeit allezeit Ehre machen und ein neues Band knüpfen zwischen den Bewohnern des Sachsenlandes und der deutschen Marine.

Wilhelm.

— Indienststellung. S. M. S. „Breslau“ hat am 10. Mai in Dienst gestellt und wird nach Beendigung seiner Probefahrten dem Verbande der Aufklärungsschiffe beitreten.

— Torpedobootsabnahme. Das auf der Germaniawerft in Kiel erbaute Torpedoboot „G 7“ ist am 30. April nach glatt verlaufener Übergabefahrt abgenommen und zu Probefahrten in Dienst gestellt worden. Zwei weitere Boote aus der Serie „G 7“ bis „G 12“ gelangen noch im Mai zur Ablieferung.

— Vergebung von Neubauten. Bei Vergebung der Neubauten im neuen Rechnungsjahre ist die Marineverwaltung in erster Linie bestrebt gewesen, in weitgehendster Weise die Privatindustrie heranzuziehen, um die dauernde Beschäftigung der Privatwerften möglichst sicherzustellen, soweit der deutsche Flottenbau hierfür in Frage kommen kann. Im ganzen werden von den 19 Flottenneubauten — die Torpedoboote und die Unterseeboote bleiben außer Betracht — nur vier auf den Kaiserlichen Werften fertiggestellt, während sich 15 auf Privatwerften in Arbeit befinden oder im Laufe des Jahres nach erfolgter Kiellegung in Arbeit befinden werden.

— Besuch bei der Hochseeflotte. Der württembergische Thronfolger Herzog Albrecht von Württemberg ist am 18. Mai in Wilhelmshaven eingetroffen und hat sich nach kurzem Aufenthalt von dort nach Emden begeben, um sich an Bord des Flottenflaggschiffes einzuschiffen und an einem Teil der Frühjahrsübungen der Hochseeflotte teilzunehmen.

Auch Se. Kgl. Hoheit der Großherzog Ernst Wilhelm von Sachsen hat mehrere Tage lang auf der Hochseeflotte den Übungen in der Nordsee beigewohnt.

— Schiffe im Auslande. Ostasiatische Station. Kreuzergeschwader. Während das Gros sämtlicher zum ostasiatischen Kreuzergeschwader gehörigen Schiffe im Hafen von Tsingtau zusammengezogen ist, um sich für den großen Besatzungsaustausch in der Zeit vom 23. bis 29. Mai vorzubereiten, unternimmt das Flaggschiff des Geschwaders, der Panzerkreuzer „Scharnhorst“, mit dem Geschwaderchef, Vizeadmiral v. Krosigk, an Bord seit Mitte April noch eine Rundreise in den japanischen Gewässern.

S. M. Schiffe „Gneisenau“ und „Nürnberg“ sind in Tsingtau geblieben, „Leipzig“ hat Schanghai verlassen und ist in Tsingtau eingetroffen. „Iltis“ ist von Tsingtau nach Futschau, Swatau und Amoy gegangen, „Jaguar“ über Nanking und Schanghai nach Tsingtau. „Luchs“ liegt noch in Hankau, während „Tiger“ Futschau verlassen hat, um Nanking und Schanghai anzulaufen. Das Flußkanonenboot „Tsingtau“ ist auf kurze Zeit von Hongkong nach Canton gegangen, um dort die Flagge zu zeigen, und ist danach nach Hongkong zurückgekehrt. „Vaterland“ verließ Tschangscha und lief in Hankau ein, wo auch die „Otter“ angekommen ist, nachdem sie Tschungking und Wauhsien angelaufen hatte. Die Torpedoboote „S 90“ und „Taku“ liegen in Tsingtau, letzteres war noch einige Tage in Weihaiwai.

Australische Station. S. M. S. „Planet“ hat in den ersten Monaten des Jahres 1912 seine hydrographische Tätigkeit in der Südsee mit dem Stützpunkt

Matupi einstellen müssen, da das Schiff zunächst seine Vorbereitungen für die Vermessungstätigkeit 1912/13 treffen mußte. Es begab sich über Rabaul, die Hermit-Inseln, die Westkarolinen (Yap) und Formosa nach dem chinesischen Festlande, wo das Schiff am 18. Februar in Tsingtau anlangte. In diesen Tagen tritt es die Rückreise nach seinem Vermessungsgebiet an, in dem es in der zweiten Maihälfte wieder erscheinen wird. „Condor" ist von Suva (Fidji-Inseln) nach Samoa gedampft. „Cormoran" hat seine Reise von Nagasaki nach Tsingtau fortgesetzt und wird jetzt dort gedockt werden.

Durch die Beschaffung des großen Schwimmdocks in Tsingtau und die Anlage einer Schiffswerft im Kiautschougebiet ist es ermöglicht worden, die in der Südsee stationierten Kriegschiffe durch deutsche Angestellte und Arbeiter docken und instand setzen zu lassen. Bisher mußten die Stationäre sehr kostspielige Überholungen und Ausbesserungen in Sydney vornehmen. „Condor" machte den Anfang und suchte auf mehrere Monate die Tsingtauer Werft auf. Dann folgte „Planet". Jetzt ist „Cormoran" von Jap aus auf der ostasiatischen Station angekommen, um in Tsingtau die Frühjahrsinstandsetzung auszuführen und die neue Besatzung an Bord zu nehmen. In kurzem werden alle Südseestationäre in Kiautschou gedockt haben. Das ist ein weiterer Erfolg der deutschen Werft im Fernen Osten.

Ostafrikanische Station. „Seeadler" ist auf kurze Zeit von Daressalam nach Zanzibar gegangen und von dort nach seinem Hauptliegehafen zurückgekehrt. „Geier", der wegen der Kriegsereignisse im Mittelmeer seit Monaten dorthin detachiert worden ist, hat auf Befehl Sr. Majestät Korfu angelaufen, um dort durch den Allerhöchsten Kriegsherrn besichtigt zu werden. Von dort ist er wieder nach dem Piräus gegangen, der von den neutralen Häfen dem Operationsgebiet der italienischen Flotte am nächsten liegt, um nötigenfalls bei der Hand zu sein, wenn deutsche Interessen gefährdet erscheinen.

Westafrikanische Station. „Eber" befindet sich in Kapstadt, um dort den Ersatz seines Kommandanten, der krankheitshalber ausgeschifft werden mußte, von der Heimat zu erwarten. Inzwischen hat das Schiff auch seinen Ersten Offizier verloren, der nach kurzem Krankenlager in Kapstadt verstarb. „Panther" ist von Freetown nach Porto Grande (St. Vincent) und von dort nach den Kanarischen Inseln (Las Palmas) gegangen. „Möwe" liegt noch in Kapstadt.

Amerikanische Station. „Bremen" ist von Newport (Rhode Island) nach St. John in Neu-Braunschweig gedampft und wird am 2. Juni mit „Moltke" und „Stettin", die nach Nordamerika unterwegs sind, wahrscheinlich nahe Kap Henry zusammentreffen.

Mittelmeer. „Loreley" hat sich jetzt nach Galatz an der Donaumündung begeben, um dort den für das Schiff am 24. d. M. von Wilhelmshaven auf dem Landwege abgegangenen Ablösungstransport zu erwarten, der am 1. Mai in Galatz eintreffen wird.

— Die Schulschiffe sind auf Seeklarheit durch den Inspekteur des Bildungswesens besichtigt worden, haben ihre Kadetten und Schiffsjungen an Bord genommen und zunächst kleinere Kreuzfahrten in der westlichen Ostsee angetreten.

— Die Kaiserflottille hat die Heimreise vom Mittelmeer angetreten. „Hohenzollern" ging über Genua und Gibraltar nach Kiel zurück, während „Kolberg" nach Anlaufen von Vigo direkt zur Hochseeflotte bei Helgoland stieß. „S 175" ist von Korfu nach Malta, Tunis und Oran gegangen und von dort nach Vigo weitergedampft.

— Ablösungstransporte. R. P. D. „Gneisenau" hat mit der von „Condor" abgelösten Besatzung Melbourne heimreisend erreicht. D. „Patricia" mit der Ablösung für das Kreuzergeschwader und „Cormoran" ist Mitte April aus Wilhelmshaven abgegangen und hat Port Said, Kolombo, Hongkong und Schanghai angelaufen. R. P. D. „Bürgermeister" hat mit der Ablösung für „Seeadler" Hamburg verlassen, ebenso R. P. D. „Prinz Eitel Friedrich" mit der Ablösung für „Geier".

— Jubiläum. Marineinfanterie. Am 13. Mai blickt unsere Marineinfanterie auf ein sechzigjähriges Bestehen zurück.

— 25jähriges Jubiläum der II. Torpedodivision. Am 1. Oktober 1912 sind 25 Jahre seit der Gründung der 2. Torpedoabteilung, jetzt II. Torpedodivision, verflossen. Es wird beabsichtigt, das 25jährige Bestehen in der zweiten Hälfte des September festlich zu begehen. Alle früheren Mitglieder der 2. Torpedoabteilung oder II. Torpedodivision, die an der in Wilhelmshaven stattfindenden Feier teilzunehmen wünschen, werden gebeten, ihren Namen und die Adresse dem Jubiläumsausschuß der II. Torpedodivision in Wilhelmshaven so bald wie möglich mitzuteilen.

— Personalien. Der „Tägl. Rundschau" entnehmen wir folgende Notiz über den auch in der Kriegsmarine sehr bekannten, hochverdienten Kapitän vom Norddeutschen Lloyd, Chr. Leist:

„Nach mehr als 46jähriger Tätigkeit im Dienste des Norddeutschen Lloyd ist Chr. Leist jetzt aus dem Vorstande der großen Bremer Gesellschaft ausgeschieden, um für seinen Lebensabend die wohlverdiente Ruhe zu finden. Die glänzenden Erfolge, auf die Direktor Leist innerhalb seiner 56jährigen seemännischen Laufbahn zurückblicken kann, hat er seiner hohen Begabung, seiner nie erlahmenden Arbeitskraft und nicht zuletzt auch seinen hervorragenden Charaktereigenschaften zu danken. Durch eine vielseitige Tätigkeit in den verschiedensten Zweigen des Fahrdienstes, beim Schiffsbau und innerhalb der Verwaltung beherrscht er die mannigfaltigen Disziplinen des Seewesens in einer Weise, daß er mit Recht auf nautisch-maritimem Gebiet seit langen Jahren als Autorität gilt, eine Tatsache, die auch den Norddeutschen Lloyd bestimmte, ihn nach dem Ausscheiden aus dem aktiven Dienste zu seinem »Nautischen Beirat« zu ernennen."

— Die Alkoholgegnerbewegung in der Marine. Am kommenden Sonntag findet in Hamburg eine Distriktsversammlung der Marine-Guttemplerlogen statt. Es bestehen jetzt in sämtlichen Marinegarnisonen, mit Ausnahme von Lehe, Marine-Guttemplerlogen. Von Mitgliedern der Cuxhavener Loge, die als Ablösungsmannschaften nach Kiautschou kamen, ist auch dort eine Marine-Guttemplerloge begründet worden. T. T.

❧

England. Marinepolitik. Die Politik Churchills erfährt in letzter Zeit im Gegensatz zu früher manche Angriffe. »Hampshire Telegraph« sieht in der Fülle der Reorganisationen eine ernste Gefahr. Mehr als einmal sei die Marine völlig auf den Kopf gestellt worden (turned topsy turvey). „Flotten sind wie Karten gemischt durcheinandergestoßen und dann wieder in neue Formen und Größen geteilt worden, um dann wieder mehr oder weniger in ihrer früheren Form wiederhergestellt zu werden, nur unter gänzlich veränderten Namen. Kommandanten und Offiziere sind von einem Geschwader auf das andere, von einem Schiff zum andern

kommandiert worden. Der ständige Wechsel der Heimatshäfen der Schiffe ist der größte und am schwersten empfundene Mißstand, er hat namentlich auch unter den Unteroffizieren große Mißstimmung erzeugt, und — er läßt sich vermeiden.“ Ganz kraß liegt der Fall bei der Atlantischen Flotte, die zweimal hintereinander ihren Schiffsbestand ausgetauscht habe. Mehr als ein halbes Dutzend Admirale und etwa 16 Kommandanten hätten als Folge davon ihre Schiffe zu wechseln. „Ein solch völliger Wechsel schafft keine Leistungsfähigkeit und verursacht eine tiefgehende und heftige Unzufriedenheit und Unruhe.“ Das Blatt richtet dann an den König die Bitte, sich ein dauerndes Denkmal in den Herzen seiner Blaujacken dadurch zu setzen, daß er den allgemeinen Wunsch nach festen Heimatshäfen als Basis für alle Übungen erfülle. Ähnliche, wenn auch weniger scharfe Ausführungen finden sich in andern Zeitungen.

In der Frage der Entblößung des Mittelmeers von englischen Kampfschiffen vermag sich »Naval and Military Record« nicht auf den Standpunkt der Admiralität zu stellen. Erstens hätte die dadurch erreichte stärkere Konzentration von Kampfschiffen nicht den erhofften Erfolg gehabt — denn Deutschland hätte sich durch diese Drohung nicht von seinem geplanten Ausbau der Flotte abhalten lassen. Zweitens sei eine wirkliche Vermehrung der Seestreitkräfte durch die Umbenennung und Neuverteilung der Geschwader nicht erreicht. Drittens sei die Zurückziehung der Mittelmeerflotte jetzt noch kein Gebot der Notwendigkeit, denn England wäre im Nordatlantik noch immer viel stärker als Deutschland, so daß ohne die mindeste Gefahr 6 oder mehr Linienschiffe im Mittelmeer hätten bleiben können. So aber wäre eine gefährliche Lage im Mittelmeer geschaffen, die in den nächsten Jahren mit dem fortschreitenden Ausbau der österreichischen und italienischen Flotten immer gefährlicher würde. Deutschlands Politik ginge ohne Zweifel dahin, England in dem Moment den Krieg zu erklären, wo die Flotten seiner Verbündeten stark genug seien, die Seeherrschaft im Mittelmeer zu behaupten und Malta und Ägypten zu nehmen. Um sich dagegen zu sichern, gebe es nur ein Mittel, ein Bündnis mit Frankreich an Stelle der Entente. Im Verein mit einer englischen Schlachtflotte würde dann Frankreich imstande sein, die Seeherrschaft im Mittelmeer zu behaupten.

Es gebe doch zu denken, daß die Zurückziehung der Mittelmeerflotte zeitlich zusammenfiele mit einer bemerkenswerten Bautätigkeit bei den Mittelmeermächten. Aus der Ernennung des Admiral Milne zum Commander in Chief im Mittelmeer, der nicht nur älter als der Chef der I. Flotte, sondern der älteste Seebefehlshaber überhaupt sei, glauben einige Zeitungen schließen zu können, daß die Zurückziehung der Mittelmeerflotte nur eine zeitweilige Maßnahme gewesen sei.

Im Zusammenhang mit dem gegenwärtig erörterten Problem über die Zweckmäßigkeit der Schaffung eines »Defence Minister«, der verantwortlich für die Marine und Armee sein soll, wird Mr. Churchill, der für die Schaffung dieser Stelle eintritt, vorgeworfen, daß er selbst nach dieser Stellung strebe. In der Marine sei alles gegen diese Neuschaffung, die in die persönliche Verantwortung des Premierministers eingreifen und gleichzeitig die Verantwortung des I. Lords der Admiralität wie die des Kriegsministers aufheben würde.

»Naval and Military Record« wendet sich in scharfen Worten gegen das vom Unterhause geschaffene »Committee on Estimates«, das die Notwendigkeit militärischer Ausgaben prüfen soll. Damit habe man nur der Gruppe in die Hände gearbeitet, die gegen die Rüstungsausgaben sei, die nun ihre Nase in alles stecken und so der Admiralität und dem Kriegsministerium ihre Arbeit erschweren würde. Es sei zu hoffen, daß das nächste Parlament die Gefahr erkenne, die in diesem Komitee liege, und es abschaffe.

Die einstimmige Annahme der deutschen Wehrvorlagen durch alle bürgerlichen Parteien des Reichstages meldet die englische Presse fast ohne jeden Kommentar. »Times« machte in einem Artikel noch vor der erfolgten Annahme den Versuch, den auch von ihr erwarteten „Beweis nationaler Einmütigkeit" als wirkungslos auf das Ausland hinzustellen. „Die Wahrheit ist vielmehr die, daß der deutsche Reichstag unfähig zu einer wirkungsvollen parlamentarischen Kritik ist, wie man sie in andern Ländern findet. Unter den Umständen, unter denen sich das politische Leben gegenwärtig in Deutschland abspielt, hat die Regierung keine Schwierigkeit, das Parlament zu überreden, die Debatten vertraulich zu erledigen und sich mit den sehr oberflächlichen Erklärungen für die Regierungsvorlagen zufrieden zu geben."

Der Erste Lord der Admiralität hat nach der Annahme der deutschen Wehrvorlagen in einer Rede vor der Schiffbaugilde erklärt, daß er nunmehr dem Parlament eine Ergänzung des Marineetats vorzulegen haben werde. In derselben Rede weist Mr. Churchill auf die zukünftige Marinepolitik hin, wie sie sich aus der jetzigen politisch-militärischen Lage wohl ergeben würde. Schaffung einer Imperial Navy, Konzentrierung der englischen Flotte in den Heimatgewässern, Verteidigung der überseeischen Besitzungen und Schutz des Handels durch die Flotten der Tochterländer, denen im Frieden die militärische Verwendung ihrer Flotten überlassen bleibe. Im Ernstfalle, dessen sei er sicher, würden die Flotten der Kolonien ebenso wie die Flotte des Mutterlandes den Feind schlagen, wo sie ihn fänden.

Im »Naval and Military Record« schreibt Commander Hamilton Currey R. N. über das Stärkeverhältnis Englands zu Deutschland: „Wenn wir die jetzige Lage betrachten, wo Deutschland gnädig ein Übergewicht der englischen Flotte an Schlachtschiffen im Verhältnis von 3 : 2 gestattet, so sehen wir, wie weit wir gekommen sind und wie unser Sicherheitskoeffizient seit 1902 abgenommen hat. Und das schlimmste dabei ist, daß das Ende noch nicht abzusehen ist."

— Flotteneinteilung. Am 1. Mai ist die Neuverteilung der englischen Flotte in Kraft getreten, deren völlige Durchführung jedoch noch einige Zeit erfordern wird. Die Angaben über die Zusammensetzung der einzelnen Flotten und Geschwader gehen noch sehr auseinander. Ein klares Bild der Neuverteilung wird sich erst in den nächsten Monaten aufstellen lassen. Die nachstehende Zusammenstellung kann noch keinen Anspruch auf völlige Richtigkeit machen, da weitere Verschiebungen namentlich in der II. und III. Flotte noch dauernd eintreten.

A. Linienschiffe.

Erste Flotte (voll bemannt).

(I., II., III. Geschwader in Heimatshäfen, IV. Geschwader in Gibraltar.)

„Neptune" ⚑ (Flottenflaggschiff).

I. Geschwader	II. Geschwader	III. Geschwader	IV. Geschwader
7 Großkampfschiffe	6 Großkampfschiffe	8 Schiffe der „King Edward VII"-Klasse	4 Schiffe der „Duncan"-Klasse

Zweite Flotte (Stammbesatzung).	Dritte Flotte (reduzierte Stammbesatzung).
V. Geschwader	VII. Geschwader
8 Schiffe der „London"-Klasse	8 Schiffe der „Majestic"-Klasse

Es fehlt also noch die Bildung des VI. und VIII. Geschwaders. Die Admiralität hat in einem Memorandum erklärt, die Auffüllung des VI. und die Formierung des VIII. Geschwaders sei zur Zeit noch nicht notwendig. Es sei beabsichtigt, daß das I., II., III., IV., V. und VII. Geschwader an den Manövern im Juli als richtige taktische Einheiten teilnehmen.

Die Liste zeigt, daß die neuesten Schiffe zu der Ersten Flotte gehören, die ältesten zur Dritten Flotte.

B. Kreuzer.

Den Linienschiffsgeschwadern sind Kreuzergeschwader zugeteilt, die folgendermaßen zusammengesetzt sind:

I.	II.	III.	
3 „Invincible“-Klasse 1 „Lion“	1 „Invincible“ 4 „Warrior“-Klasse	4 „Shannon“-Klasse	Erste Flotte.

V.	VI. Kreuzergeschwader	
1 „King Alfred“ 4 „Devonshire“-Klasse	6 „Cressy“-Klasse	Zweite Flotte.

VII.	VIII.	IX.	X.	XI. Kreuzergeschwader	
6	6	5	5	4 ältere Geschützte Kreuzer	Dritte Flotte.

Von den zur Dritten Flotte gehörigen Kreuzern sind zur Zeit noch 5 außer Dienst. Das Mittelmeer-Kreuzergeschwader besteht aus 4 Panzerkreuzern („Good Hope“, „Hampshire“, „Lancaster“, „Suffolk“).

C. Flottillen.

Im ganzen sind 8 Flottillen vorgesehen, von denen die 1. bis 4. zur Ersten Flotte gehört, während die 5. bis 8. Flottille dem Admiral of Patrols untersteht. Die neuesten Boote sind in der 1. bis 4. Flottille. Die nachstehende Liste zeigt die Stärke der einzelnen Flottillen und gibt an, aus welchen Jahren die Boote stammen.

Zur Ersten Flotte gehörig:				Dem Admiral of Patrols unterstellt:			
I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.
14 (1911)	16 (10/11)	16 (09/10)	16 (07/09)	20 (03/05)	20 (95/01)	20 (95/01)	20 Torpedoboote (07/09)

D. Unterseeboote.

Mit Ausnahme von Sektion I und II sind die Unterseeboote nunmehr dem Admiral of Patrols unterstellt worden. Sektion I und II unterstehen dem Commander in Chief in Devonport und Portsmouth und bestehen aus je 4 alten Booten. Die übrigen Sektionen bestehen aus folgenden Booten:

III. (Devonport)	IV. (Portsmouth)	V. (Harwich)	VI. (Harwich)	VII. (?)	VIII. (Portsmouth)
4 „B“-Klasse 2 „C“-Klasse	2 „A“-Klasse 8 „C“-Klasse	6 „C“-Klasse	6 „C“-Klasse	12 „C“-Klasse	8 „D“-Klasse

In nächster Zeit soll eine neue Gruppe Unterseeboote in Lamlash (Westküste von England) stationiert werden mit Kreuzer „Pactolus“ als Depotschiff.

— Flugwesen. Nächst der Neuformierung der Flotte verdient das Flugwesen die größte Beachtung. So zögernd England anfangs dieser „vierten Waffe“ gegenüberstand und dadurch hinter anderen Nationen zurückblieb, so energisch versucht es jetzt das Versäumte nachzuholen und, wie die in der kurzen Zeit erreichten Resultate zeigen, mit entschiedenem Erfolge. Sämtliche Zeitungen unterstützen die Regierung in ihrem Bestreben, eine leistungsfähige Flugflotte zu schaffen durch tatkräftige Propaganda und zahlreiche belehrende Artikel über den Stand des Flugwesens. Es unterliegt keinem Zweifel, daß England bald den Vorsprung anderer Nationen einholen wird, wenn diese nicht die größten Anstrengungen machen, ihre gegenwärtige Überlegenheit aufrecht zu erhalten.

Den Beweis, daß die englische Marine bereits über leistungsfähige Wasserflugzeuge und tüchtige Fliegeroffiziere verfügt, haben besonders die Flüge gelegentlich des Flottenbesuches des englischen Königs erbracht.

Die Admiralität hatte dazu ein Gelände von etwa 50 acres bei Lodmoore (Weymouth) erworben, das als Flugplatz diente. Landungsstege für die Flugzeuge wurden am Hafen errichtet. Das Linienschiff „Hibernia“ wurde mit einer Plattform versehen, die vom Bug bis über den vorderen Turm reichte, um das Abfliegen vom Schiff zu ermöglichen. Es erhielt ferner Einrichtungen, um vier Flugzeuge an Bord unterzubringen und dementsprechende Aussetzvorrichtungen.

An den Vorführungen vor dem Könige nahmen vier Flugzeuge teil: ein Wasserflugzeug (Commander Samson), der neu abgelieferte Deperdussin-Eindecker, der zur Übergabe von Paris nach Eastchurch geflogen war (Lieutenant Longmoore), ein Short-Zweidecker (Lieutenant Gregory), ein Nieuport-Eindecker (Captain Gerrard).

Das Wetter war nebelig und begünstigte daher die Flüge nicht. Trotzdem waren die Leistungen sehr beachtenswert. Commander Samson und Lieutenant Gregory flogen der Königlichen Yacht entgegen, fanden sie beide und brachten die Nachricht von ihrem Standort an die vor Anker liegende Flotte. Beide Flieger waren etwa eine Stunde unterwegs und hielten sich in einer Höhe von 300 bis 500 m. Als sich die Yacht dem Hafen näherte, flogen ihr auch Lieutenant Longmoore und Captain Gerrard entgegen, überkreisten sie in Höhen von etwa 500 m und landeten nach etwa einer Stunde. Der Wind hatte während dieser Zeit stark aufgefrischt. Am Nachmittage wurden bei etwas sichtigerem und warmem Wetter die Flüge fortgesetzt. Sämtliche Flieger stiegen noch zweimal auf, zu einem kürzeren und einem längeren Fluge. Commander Samson umflog die ganze Flotte und ging dann auf dem Wasser nieder gerade zwischen der Königlichen Yacht und der Yacht des Ersten Lords, stieg dann wieder auf und umflog das Flaggschiff „Neptune“. Lieutenant Longmoore flog mit einem Matrosen als Passagier etwa eine halbe Stunde um die Flotte und ließ dabei in gewisser Entfernung von der Königlichen Yacht ein etwa 135 kg schweres Gewicht fallen, um das Werfen von Bomben zu markieren. Commander Samson warf in der Nähe der Yacht „Victoria and Albert“ einen Depeschenbeutel nieder. Von Interesse ist weiter, daß von den Fliegern Unterseeboote, die völlig untergetaucht fuhren, gesichtet wurden. Einer der Flieger ging dicht neben dem gesichteten Unterseeboot nieder und zeigte so die Stelle, wo es fuhr. Bemerkenswert ist ferner, daß Commander Samson, als er nach einem Abflug von der „Hibernia“ wegen des unsichtigen Wetters den Hafeneingang nicht finden konnte, auf dem Wasser niederging und mit seinem Passagier von einem Torpedoboot in Schlepp genommen und in den Hafen gebracht wurde.

Inzwischen haben weitere vier Seeoffiziere ihr Pilotenzeugnis erworben, so daß jetzt etwa zwölf Seeoffiziere als Flieger ausgebildet sind. Neuerdings sollen 20 Wasserflugzeuge von der Admiralität in Auftrag gegeben sein; weitere größere Bestellungen sind zu erwarten, sobald eine größere Anzahl Flieger ausgebildet ist. Nach einer Erklärung Mr. Churchills hat ein privater Unternehmer in Windermere die Umwandlung von Flugzeugen in Wasserflugzeuge übernommen. Die französische Firma Hanriot & Co. will Flugwerke in England errichten.

Nach Zeitungsnachrichten ist bei Barrow, der das erste englische Marineluftschiff gebaut hat, ein neues Lenkluftschiff in Bau, das die Firma zunächst auf eigene Rechnung baut.

Nach einer veröffentlichten Armeeordre erhalten die zum Royal Flying Corps gehörigen Offiziere täglich folgendes Gehalt: Der Kommandant eines Fluggeschwaders 25 sh, ein flight commander 17 sh, Fliegeroffiziere 12 sh und außerdem 8 sh für jeden Flugtag. Außerdem sind besondere Fonds geschaffen worden für diejenigen Flieger, die in ihrem Dienste verletzt oder getötet werden.

Ein Schiff — wahrscheinlich ein Großer Kreuzer — soll nach „Hampshire Telegraph“ als Fliegerschiff eingerichtet werden entsprechend den Depotschiffen für Unterseeboote.

Das Kriegsministerium hat ebenfalls größere Bestellungen in Flugzeugen — namentlich vom Deperdussin-Typ — gemacht.

— Offiziere und Mannschaftspersonal. Die Frage der gemeinsamen Ausbildung des Offiziersersatzes ist wieder in den Vordergrund des Interesses getreten, und es ist fraglich, ob das zur Prüfung dieser Frage eingesetzte Komitee unter dem Vorsitz des Admirals Custance die Beibehaltung der jetzigen Ausbildung empfehlen wird. Die Stimmen, die den Versuch von Anfang an als verfehlt betrachteten, mehren sich und werden unterstützt durch die bisherigen Erfahrungen. „Naval and Military Record" führt in einem Artikel aus, daß in jedem Dienstzweige heutzutage eine solch umfassende Kenntnis verlangt würde, daß man von einem einzelnen nicht fordern könne beides zu sein, ein guter Seeoffizier und ein tüchtiger Ingenieur. „Die Admiralität mag natürlich zögern, einen Fehler des Systems zuzugeben, aber dieses Zögern darf nicht gegen die besten Interessen der Marine verstoßen."

Eine »Immediate Class of the Royal Fleet Reserve« ist jetzt geschaffen worden. Sie soll aus Seeleuten, Heizern und Marines unter 32 Jahren bestehen, die in der Marine gedient haben und gegenwärtig der Klasse B der Royal Fleet Reserve zugeteilt werden. Die zu ihr gehörigen Mannschaften müssen sich auf fünf Jahre verpflichten und werden jährlich zu einer 28tägigen Übung — gewöhnlich im Juni oder Juli — eingezogen. Sie erhalten statt $1/2$ sh wie bisher jetzt 1 sh täglich, außerdem für die Zeit ihrer Einschiffung die Löhnung und $8^1/_2$ d täglich über den ständigen Satz von 1 sh hinaus.

12 Lieutenants sind zum Besuch des War Staff-Kursus beim Royal Naval College kommandiert, von denen nur einer Nichtspezialist ist. Von den übrigen Spezialisten gehören je drei zur Artillerie und Torpedowaffe, einer ist Signalspezialist, zwei Navigationsspezialisten, einer ist Torpedoboots- und einer Unterseebootskommandant. Drei davon sind Dolmetscher.

Der Admiral of Patrols, der der Admiralität direkt unterstellt ist, hat einen captain als Assistenten erhalten.

Es sind ernannt: Vizeadmiral Stanley Colville zum Chef des I. Geschwaders, das bisher gleichzeitig unter dem Befehl des Chefs der I. Flotte, Vizeadmirals Callaghan, stand; Kontreadmiral Charles Briggs zum Chef des IV. Geschwaders (Gibraltar), Kontreadmiral Archibald Moore zum Lord Commissioner bei der Admiralität für Kontreadmiral Briggs, und Kontreadmiral Frederic Brock zum Admiral-Superintendent in Gibraltar als Nachfolger des Kontreadmirals Pelham.

Von besonderem Interesse sind folgende Ernennungen für die kommenden Manöver, die in ihrer Art bisher ohne Vorgang sind und das Bestreben zeigen, die in Landstellungen befindlichen höheren Admirale zeitweise mit Frontkommandos zu betrauen. Admiral Sir William May ist zum Obersten Unparteiischen ernannt, Vizeadmiral Prinz Louis of Battenberg zum Chef einer Flotte und Kontreadmiral David Beatty zum Chef eines Kreuzergeschwaders.

In ähnlicher Weise sollen die zu den Naval War Staff-Kursen kommandierten Offiziere während der Manöver an Bord kommandiert werden.

— I. Flotte. Seit Anfang Mai lagen die Schiffe der I. Flotte in Portland und trafen Vorbereitungen zum Empfang des Königs. Vom 8. bis 10. Mai fand die Besichtigung durch den König statt, die unter der Ungunst der Witterung zu leiden hatte. Ein Teil der angesetzten Vorführungen — namentlich die taktischer Natur — mußten daher ausfallen. Der König besichtigte eine Reihe namentlich der neuesten Schiffe und nahm an den gefechtsmäßigen Schießen teil, die wegen des diesigen Wetters nur auf Entfernungen bis zu 6000 m stattfanden. Das erste

Schießen war ein Geschwaderschießen (fünf Dreadnoughts und „Britannia") gegen Scheiben, die von „Bellerophon" geschleppt wurden. Jedes Schiff feuerte 20 Schuß. Die Treffergebnisse sollen gut gewesen sein. Das zweite war ein Einzelschießen von „Orion" gegen eine von „Lord Nelson" geschleppte Scheibe. Resultat 28 Schuß 21 Treffer auf etwa 5400 m. Am Nachmittag desselben Tages schoß das II. Kreuzergeschwader. Der König wohnte den Schießen an Bord der „Neptune", Churchill an Bord der „Hercules" bei. Nach dem Schießen fand ein Unterseebootsangriff gegen diese beiden Schiffe statt; die Unterseeboote schossen Torpedos mit Manöverköpfen. Jedes Schiff wurde mehrere Male getroffen.

Der König verabschiedete sich nach einer Unterwasserfahrt auf „D 4" mit einem anerkennenden Signal von der Flotte, um nach Aldershot zu weiteren Besichtigungen zu gehen.

Nach den Besichtigungen gingen das I. und II. Geschwader sowie die I. und II. Zerstörerflottille nach Portland, von wo die Geschwader am 16. Mai, die I. Flottille am 21. Mai nach der Ostküste von Schottland dampften, während die IV. Zerstörerflottille nach der Westküste von Schottland ging. Das III. Battle Squadron ging in die Heimatshäfen zum Austausch seiner Schiffe gemäß der Neuorganisation.

Die Streuminenschiffe setzten ihre Übungen, die bis in den Juni dauern sollen, in der Bantry Bay fort.

Die nicht an der Flottenschau beteiligten Flottillen übten in der Nordsee.

— Neubauten, Probefahrten, Technisches. Stapellauf. Am 30. April lief Kreuzer „Dublin" bei Beardmore & Co. in Dalmuir vom Stapel. Deplacement 5400 t, acht 15 cm-Kanonen, vier 4,7 cm und vier Maschinenkanonen. 22 000 PS, Parson-Turbinen und Yarrow-Kessel, 650 t Kohlenfassungsvermögen, konstruiert für 24,75 kn Geschwindigkeit.

Am 29. April „Maidstone", Hilfsschiff für Unterseeboote, bei Scotts in Greenock. 3600 t, 97,5 m lang 13,7 m breit, 4,9 m Tiefgang, 14 kn Geschwindigkeit.

Unterseeboot „E 5" bei Vickers & Son am 17. Mai; erhält Schnellfeuergeschütze in Verschwindlafetten und FT-Einrichtung.

Am 18. Mai japanischer Linienschiffskreuzer „Kongo" bei Vickers in Barrow. Deplacement 27 500 t.

Armstrong, Whitworth & Co., Elswick, erhielten Bauauftrag für ein weiteres chilenisches Linienschiff („Santiago"). „Valparaiso" ist dort bereits im Bau. Deplacement 27 000 t.

Nach „Naval and Military Record" erhalten die Linienschiffe „King George V" und „Centurion" Schlingertanks, da ihr Bau noch nicht zu weit fortgeschritten ist.

Die Umbauten auf „Lion" sind zum größten Teil beendet. Er soll am 4. Juni in Dienst stellen. Abgesehen von den im Maiheft erwähnten Änderungen ist auch eine Vergrößerung des Kommandoturms vorgenommen worden, um Platz zur Unterbringung eines Entfernungsmeßgeräts zu schaffen, wodurch auch eine Änderung in den inneren Turmeinrichtungen bedingt wurde.

Linienschiff „Conqueror" hat am 21. Mai mit Probefahrten begonnen.

Linienschiff „Thunderer" stellt am 15. Juni in Devonport in Dienst.

Der Kleine Kreuzer „Amphion" erhält als erstes Schiff eine Kombination von Parsons- und Curtis-Turbinen und nur zwei Schraubenwellen. Das neue System soll eine große Platzersparnis bewirken. Die Fertigstellung des Kreuzers wird durch diese Neukonstruktion um mehr als fünf Monate verzögert.

— Artillerie. Die Einführung besserer und vergrößerter Entfernungsmeßgeräte, die mit einer Einrichtung für selbsttätige Aufsatzeinstellung auf elektrischem Wege versehen sind, ist beabsichtigt. „Indefatigable" hat die neuesten

Geräte erhalten, einen wie bisher auf der Artillerieleitstelle im Mars und einen hinter Panzerschutz im vorderen Turm. Die Einrichtungen des Kommandostandes werden ebenfalls geändert.

In Verbindung mit der Einführung dieser neuen Geräte soll beabsichtigt sein, die gefechtsmäßigen Schießen auf größere Entfernungen und kleinere Scheiben abzuhalten.

Mr. Gledhill von der Firma Armstrong sprach in einer Rede vor dem Iron and Steel Institute davon, daß nach verschiedenen Gerüchten ein 45,7 cm-Geschütz mit einem Gewichte von 150 bis 200 t in Konstruktion sei.

— FT-Wesen. Auf eine Anfrage im Parlament erklärte der Regierungsvertreter, daß die Regierung sich durch einen Kontrakt mit Marconi keineswegs die Hände gebunden habe und daß, wenn sich ein anderes System dem von Marconi überlegen zeigen würde, dieses angenommen werden würde.

Australien hat sich bei dem Ausbau des Imperial Wireless Scheme nicht für das Marconisystem, sondern für das von Telefunken entschieden.

Die Marconi-Gesellschaft hat mit der Marconi Wireless Telegraph Company von Amerika einen Vertrag über die Errichtung einer Anzahl Großstationen abgeschlossen, darunter einer direkten Verbindung zwischen London und New York, von San Francisco nach den Hawaii-Inseln, den Philippinen, China und wahrscheinlich auch Japan.

— Häfen. Werften. In Rosyth soll ein drittes Trockendock gebaut und die Mole verlängert werden.

In Sheerneß ist ein neues Schwimmdock für Unterseeboote abgeliefert, das ein gleichzeitiges Docken von drei Unterseebooten ermöglichen soll. Es hat eine Tragfähigkeit von 1500 t.

Das neue Admiralitätsdock in Singapore ist fertig gestellt.

Die Admiralität hat im Monat Mai 100 000 t Cardiff-Kohle bestellt, weit mehr als früher im Durchschnitt für den Monat. Im Zusammenhang damit meldet „Times", daß die diesjährigen Manöver auf breiterer Grundlage als in früheren Jahren durchgeführt werden sollen. Sa.



Vereinigte Staaten von Amerika. Allgemeines. In den Vordergrund des Interesses rückt zur Zeit immer mehr der Wahlkampf, der diesmal durch die Spaltung der republikanischen Partei in den Taft- und den Rooseveltflügel eine besondere Schärfe angenommen hat und hierdurch möglicherweise einen Sieg der demokratischen Gegenpartei ermöglicht.

— Marinepolitik. Fregattenkapitän Traut weist in einem kürzlich erschienenen Aufsatz darauf hin, daß das amerikanische Bauprogramm von Jahr zu Jahr aufgestellt werde, ohne daß jemals eine Erklärung über die dem Bauprogramm zugrunde liegende Politik abgegeben worden sei. Die Vereinigten Staaten hätten eben keine festumgrenzte und dauernde Formel für ihre Marinepolitik. Als solche schlägt er vor: „Eine Flotte stärker als die aller anderen Länder, ausgenommen England." Das würde allen Ansprüchen genügen; eine schwächere Flotte würde nicht ausreichend sein.

Mr. William Sulzer, Mitglied des Repräsentantenhauses (Demokrat), glaubt, daß das Repräsentantenhaus eine Anzahl schneller Panzerkreuzer, Kohlendampfer, Torpedo- und Unterseeboote bewilligen wird. Der Senat wird nach seiner Ansicht dann

dem Bauprogramm zwei Linienschiffe zusetzen, und bei der Rückkehr der Vorlage an das Repräsentantenhaus wird dieses der Vermehrung zustimmen. Es würden also zwei Linienschiffe, wenigstens aber eins, bewilligt werden; außerdem sei auch das Repräsentantenhaus für ein weitgehendes Programm von Hilfsschiffen. „Eine Marine zweiter Klasse hat für uns keinen Wert. Das amerikanische Volk ist mit Recht stolz auf seine Flotte. Sie ist eine starke Schutzwehr für die Verteidigung, ein mächtiges Instrument für den Angriff und sie stellt eine nationale Versicherung dar. Jeder Dollar, der für die Flotte ausgegeben wird, ist für den Frieden ausgegeben. Die Flotte ist keine Parteiangelegenheit, und jeder echte Amerikaner, wie er auch sonst über Sparsamkeit denken mag, ist gegen eine solche, sobald es sich darum handelt, die Flotte auf der Höhe ihrer Wirksamkeit zu erhalten. Wir dürfen in unserer Marinepolitik keinen Schritt zurück machen. Täten wir es, so wäre das eine »Pfennigklugheit und eine Talerdummheit«."

— Flottenpropaganda. In einem Brief an die „New York Times" vom 2. April wendet sich Admiral Mahan gegen den Beschluß der demokratischen Partei betreffend Einschränkung des Linienschiffbaues. Dieser Beschluß trage der Änderung der internationalen Lage keine Rechnung. Amerika sei, sowohl was Entfernung wie was Interessen anbetrifft, aus seiner bisherigen Abgeschlossenheit herausgetreten. Wenn es auch eine wirkliche Unterjochung nicht zu befürchten habe, so doch die Auferlegung gewisser Bedingungen, z. B. Aufgeben des Panamakanals, Zulassung asiatischer Einwanderung, Verzicht auf die Monroe-Doktrin. Bei der großen Küstenausdehnung sei nur eine Flotte imstande, feindliche Angriffe abzuwehren.

— Organisation. Der Staatssekretär ist dem Gedanken näher getreten, bei der zunehmenden Bedeutung der Elektrizität an Bord der Kriegschiffe eine besondere Abteilung für Elektrizität oder zunächst wenigstens ein eigenes Dezernat hierfür im Marineamt zu schaffen.

— Atlantische Flotte. Die 5. Division der Atlantischen Flotte ist am 20. April aufgelöst worden und das Flaggschiff der Division „Washington" am 1. Mai Flottenflaggschiff der Atlantischen Flotte geworden. Am 1. Juli wird die „Connecticut" wieder die Geschäfte des Flottenflaggschiffes übernehmen.

Das gefechtsmäßige Schießen der Atlantischen Flotte fand vom 1. bis 10. April auf 10 000 bis 11 000 m Entfernung statt; ausgezeichnete Leistungen im Einzelschießen hatten „Utah", „New Hampshire", „Rhode Island" und „Delaware". Das Torpedoschießen der großen Schiffe war gleichmäßig gut und bedeutete einen erheblichen Fortschritt gegen das Vorjahr. Auf der „Minnesota" ereignete sich ein Unfall: Von der Steuerbord-30,5 cm-Kanone im vorderen Turm flog ein Ring des langen Feldes ab, ohne daß jedoch einer verletzt wurde.

— Personal. Bezüglich der Aids hat sich der Staatssekretär dahin geäußert, daß er in diesen Stellungen Offiziere brauche, die in der Vollkraft ihrer Jahre stehen. Daß sie Admirale wären, sei durchaus nicht erforderlich. Allerdings müsse man ihnen wegen der Verantwortlichkeit ihrer Stellung Titel und Gehalt eines Kontreadmirals geben, wie man denn überhaupt einen Mann nicht bezahlen solle nach seinen Fähigkeiten, sondern nach der Verantwortung, die er trüge. Die Dauer des Kommandos als Aid dürfe 4 Jahre nicht überschreiten. Das Kommando dürfe keine Lebensstellung sein, im Gegenteil sei alle vier Jahre frisches Blut durchaus erwünscht.

Der Senat hat das Gesetz betreffend Schaffung eines Marine-Zahnarztkorps angenommen. Das Gesetz sieht 30 Stellen für Zahnärzte vor, und zwar 1 Oberstabszahnarzt, 4 Stabszahnärzte und 25 Oberassistenz- und Assistenzzahnärzte. Die Marinezahnärzte können in ein Vorgesetztenverhältnis nur zu anderen Marinezahn-

ärzten oder zu dem Sanitätsunterpersonal treten. Die Altersgrenze für sie ist auf 70 Jahre festgesetzt.

Der am 27. April wegen Erreichung der Altersgrenze verabschiedete bisherige Chef der Pazifischen Flotte, Kontreadmiral Thomas, ist im Jahre 1867 in die Marine eingetreten. 1910 wurde er Chef der 2. Division, 1911 Flottenchef der Pazifischen Flotte.

Am 10. Mai 1912 ist Kontreadmiral Potter wegen Erreichung der Altersgrenze verabschiedet worden. Er trat 1865 in die Marine ein und wurde 1908 Kontreadmiral. Als solcher war er fast die ganze Zeit Aid for Personnel. Sein Nachfolger wurde Kontreadmiral Potts.

Im Marineamt wird die Einführung einer neuen Uniform für die Marineoffiziere erwogen. Wenn die Uniform auch möglichst einfach sein soll, so legt der Staatssekretär doch besonderen Wert darauf, daß sie so kleidsam wie möglich werde. Zur Zeit wird eine Art graues Kaki erprobt, das etwa die Farbe der Kriegschiffe hat.

Bei dem herrschenden Personalmangel ist eine Vermehrung des Mannschaftsbestandes im kommenden Rechnungsjahr um 4000 Mann und nicht, wie zuerst vorgesehen war, um 2000 Mann wahrscheinlich.

Trotzdem erst im vergangenen Jahre eine neue Schulstation an den Großen Seen eröffnet worden ist, macht sich doch jetzt schon das Bedürfnis nach einer 5. Schulstation geltend. Da nach Eröffnung des Panamakanals damit zu rechnen sein wird, daß die Flotte einen großen Teil des Jahres an der pazifischen Küste zubringen wird, so wird die neue Schulstation wahrscheinlich entweder nach San Diego oder nach Mare Island kommen.

— Zollwachtwesen. Die von der Regierung eingesetzte Kommission, die beraten sollte, ob es zweckmäßig sei, die Zollwachtbehörde in ihrer augenblicklichen Form weiterbestehen zu lassen, hat nunmehr einen eingehenden Bericht vorgelegt. Der Bericht kommt zu dem Schluß, daß es wünschenswert sei, die Zollwachtbehörde (Revenue Cutter Service) in ihrer jetzigen Form als selbständige Behörde aufzulösen und ihren Dienst, ihr Personal sowie ihre Fahrzeuge den einzelnen beteiligten Behörden zuzuteilen. Der augenblickliche Zustand, gewissermaßen zwei Marinen nebeneinander bestehen zu haben, sei zu kostspielig. Soweit der Dienst der Zollkutter in das Gebiet der Marine hinüberspiele und einer militärischen Organisation bedürfe, werde er in Zukunft zweckmäßig von der Kriegsmarine wahrgenommen; soweit das Zollwachtwesen aber lediglich ein ziviler Dienstzweig sei, solle man diesen zivilen Charakter auch dadurch zum Ausdruck bringen, daß man die Behörde auf rein ziviler Grundlage aufbaue. Der Bericht schlägt vor, die zur Zeit vorhandenen Zollkutter zwischen dem Marineamt und dem Ministerium für Handel und Gewerbe (Department of Commerce and Labor) aufzuteilen. Bisher unterstand die Zollwachtbehörde dem Reichsschatzamt. Da das Zollwachtwesen erst vor kurzer Zeit in nähere Beziehungen zur Marine gebracht worden ist und ein großer Teil der Kutter erst vor wenigen Monaten eine leichte Armierung erhalten hat, ist es wahrscheinlich, daß der Staatssekretär des Marineamts infolge hierbei möglicherweise aufgetretener Schwierigkeiten eine reinliche Scheidung für wünschenswerter gehalten hat als das doppelte Unterstellungsverhältnis der Behörde unter Marine- und Schatzamt.

— Schiffsartillerie. Das Linienschiff „Utah“ erreichte in einem Schießen auf 10 000 m bemerkenswerte Treffergebnisse. Die erste Salve deckte, von da ab lag das Schießen dauernd am Ziel.

— Torpedowesen. Bei der Neubildung der Torpedobootverbände sind für die Flottillenchefs die folgenden Stander eingeführt worden:

Als Torpedobootflottillenstander ein weißer Stander mit blauem Rand. Der Halbflottillenchef führt denselben Stander, der aber im weißen Felde die Nummer der betreffenden Halbflottille in blau trägt.

Der Stander des Chefs einer Unterseebootflottille ist gleichfalls ein weißer Stander mit blauem Rande mit einem blauen S in dem weißen Felde; der eines Halbflottillenchefs trägt hinter dem S die Nummer der Halbflottille.

— Unterseebootswesen. Das Unterseeboot „F 1“ ist am 18. April bei San Francisco auf 61 m getaucht und hat in dieser Tiefe $1^1/_2$ Stunden auf dem Meeresgrunde gelegen.

— Flugwesen. Der Flieger Atwood beabsichtigt am 29. Juni auf der Hauptdampferstraße von Boston über Neufundland nach England in einem neuen Flugzeug zu fliegen und hat das Marineamt gebeten, 500 sm östlich der amerikanischen Küste während dieser Zeit ein Kriegschiff zu stationieren, das ihm gegebenenfalls Hilfe leisten könne. Eine gleiche Bitte, ein Kriegschiff 500 sm westlich von England auf der Hauptdampferstraße zu stationieren, ist an die englische Admiralität gerichtet worden.

— Neubauten. Für 1913 schlägt der Admiralstab den Bau von vier Linienschiffen vor; Deplacement 31 000 t; zwölf 35,6 cm-Geschütze in Drillingtürmen.

Einer der neuen Flottenkohlendampfer soll eine durch Turbogeneratoren betriebene elektrische Hauptmaschinenanlage erhalten. Das Marineamt hält die Zeit für gekommen, auch für große Schiffe als Triebkraft die Elektrizität zu verwenden. Die Ausführung der Anlage ist der General Electric Company übertragen worden.

Die neuen Flottenkohlendampfer werden so gebaut, daß sie sowohl Kohlen wie auch Heizöl nehmen können, und zwar sollen sie 12 500 t Kohlen und 4 050 000 l Öl nehmen können.

Torpedobootzerstörer „Jouett“ ist am 15. April 1912 in Bath, Me., Torpedobootzerstörer „Jenkins“ am 29. April auf der gleichen Werft und Torpedobootzerstörer „Beale“ am 30. April in Philadelphia auf der Werft von Cramp and Sons von Stapel gelaufen.

Am 4. Mai ist auf der Werft in Camden, N. Y., der für China gebaute Kreuzer „Fei Hung“ (2600 t, 20 kn) von Stapel gelaufen.

— Umbau älterer Schiffe. Der Umbau der im Jahre 1898 von Stapel gelaufenen Linienschiffe „Kearsarge“, „Kentucky“, „Alabama“, „Illinois“ und „Wisconsin“ hat im vergangenen Jahr nicht weniger als 2 Mill. ℳ für jedes Schiff gekostet. Dieser außerordentlich hohen Kosten wegen beabsichtigt das Marineamt in Zukunft solche Umbauten nicht mehr vorzunehmen, sondern Schiffe, wenn sie veraltet sind, zu verkaufen.

— Havarien. Der Panzerkreuzer „Maryland“ wurde bei Übungen in der Nähe von San Pedro, Cal., von einem ungeladenen Torpedo 3,4 m unter der Wasserlinie getroffen und erhielt ein Leck von 23 cm im Durchmesser. Das Leck konnte von innen durch Zement und Eisenplatten gedichtet werden.

— Streichungen von der Schiffsliste. Das Reparaturschiff „Yankee“, Begleitschiff für Torpedoboote (Stapellauf 1892) ist von der Liste der Kriegschiffe gestrichen worden.

— Handelsmarine. Der amerikanische Flottenverein hat einen Beschluß gefaßt, der den Kongreß auffordert, unverzüglich Maßnahmen zur Hebung der amerikanischen Handelsmarine zu ergreifen, da die Kriegsmarine im Falle eines Krieges auf die Hilfskreuzer der Kauffahrtei angewiesen sei. Alle Mitglieder des

Flottenvereins sind aufgefordert worden, in großem Stil für die Schaffung und Erhaltung einer amerikanischen Handelsmarine zu wirken.

Der Senat nahm eine Entschließung an zugunsten von Verträgen mit den großen Seemächten über die Bestimmungen der Kurse der Ozeandampfer, ihre Schnelligkeit, ihre Mittel zur Lebensrettung, ihre Ausrüstung für drahtlose Telegraphie und über ihre sonstigen Ausrüstungen, um eine Katastrophe wie die der „Titanic“ zu verhindern. Desgleichen ist im Kongreß eine ganze Anzahl von Vorlagen eingegangen, die einem ähnlichen Unglück wie dem der „Titanic“ vorbeugen sollen. v. Selchow.

⚜

Frankreich. Das Gesamtbudget für 1913 weist mit einer Summe von 3 753 173 231 *M* gegenüber dem des Jahres 1912 eine Steigerung um 133,36 Mill. *M* auf, an der der Marine- und Heeresetat mit + 30,4 und + 29,3 Mill. *M* in erster Linie beteiligt sind. Der Marineetat für 1913 umfaßt Ausgaben in Höhe von 369 030 575 *M*; dazu kommen als »dépenses hors budget« für Schiffs- und Hafenbauten gemäß den Bestimmungen des Flottengesetzes 43,2 Mill. *M*, so daß die Marineausgaben 1913 tatsächlich die Höhe von 412,2 Mill. *M* erreichen. Von den 43,2 Mill. *M* entfallen 25,2 auf Schiffsneubauten, 8 Mill. auf die Artillerie der Neubauten und 10 Mill. *M* auf Hafenbauten. Im ganzen sind für die Neuschaffung der Flotte und Hafenbauten 1913 179,2 Mill. *M*, davon für Schiffsbauten 168,8 Mill. *M*, d. h. etwa 80 Mill. *M* mehr vorgesehen, als es in den letzten 7 bis 8 Jahren der Fall gewesen ist. Erste Raten werden nicht nur für die nach dem Bauplan des Flottengesetzes 1913 auf Stapel zu legenden Linienschiffe „A 7“ und „A 8“*) gefordert, sondern auch für die beiden 1914**) in Bau zu gebenden, um das Material für den Bau schon vor dem 1. Januar 1914, dem Datum der Kiellegung, bereitstellen zu können. An weiteren Neubauten sind für 1913 2 Torpedojäger und 3 Unterseeboote vorgesehen.

An Hafenbauten stehen im Vordergrund: aus dem alten Bauprogramm die Docks von Le Homet (Cherbourg) und Laninon (Brest); aus dem neuen Programm die Doppeldocks von Castigneau (Toulon), die Docks von Lorient (Nr. 3) und Biserta (Nr. 2).

Die Personalvermehrung ist für 1913 auf 3391 Köpfe angesetzt, so daß die Gesamtkopfstärke 58 205 betragen wird. Die erhöhten Indiensthaltungen bedingen eine Mehrausgabe von 5,2 Mill. *M*; für den Ersatz des unbrauchbaren Pulvers werden 4 Mill. *M* gefordert, für Beseitigung des Wracks der „Liberté“ 1,2 Mill. *M*; 317 680 *M* sind für Erhöhung der Arbeitslöhne bestimmt; 400 640 *M* sollen für die Förderung des Marineflugwesens verwandt werden. — Das Korps des génie maritime soll um 42 Köpfe (in 3 Jahresraten) vergrößert, die section technique der Zentralverwaltung entsprechend den erhöhten Anforderungen ausgebaut werden. 36 neue Stellen für adjudants principaux sollen geschaffen, dafür ebenso viele Stellen von enseignes gestrichen werden. Die Durchführung der Personalreform erfordert nicht unerhebliche Mittel, so die Schaffung des Dienstgrades des maître für Geschützführer und Heizer. Der Dienstzweig der artificiers zur Kontrolle der Pulvervorräte an Bord und an Land soll neu geschaffen werden. — Die Zulagen der Marineattachés werden erhöht (um insgesamt 26 362 *M*), die neue Stelle eines Marineattachés für Argentinien ist im Etat vorgesehen (20 000 *M*).

---

*) Ersatz „Jauréguiberry“, ein Neubau.
**) Ersatz „Bouvet“ und „Masséna“.

»Le Temps« meint, das Bestreben des Ministers Delcassé, möglichst gleichzeitig auf allen Gebieten der Marine eine energische Besserung der Verhältnisse herbeizuführen, habe mit einem Schlage die Forderungen des Marineetats bis an die obere Grenze der Leistungen gesteigert, die man vom französischen Volke für die Marine erwarten könne.

— Flottenbetrieb. Das I. Geschwader erzielte beim Torpedoschießen mit Schnelladen folgende Zeiten zwischen erstem und drittem Schuß aus demselben Rohr: „Mirabeau" 3 Min. 33 Sek., „Condorcet" 8 Min. 27 Sek., „Diderot" 8 Min. 48 Sek., „Danton" 14 Min. 59 Sek., „Vergniaud" 16 Min. 31 Sek. Auf „Voltaire" wurde dabei das Rohr beschädigt, was das Schiff zu einem fünftägigen Werftaufenthalt zwang. Zu Anfang Mai nahm die I. Flotte fast vollzählig (ohne „Suffren" und „Démocratie") mit 4 Torpedojägerdivisionen und einer Unterseebootdivision gemeinsame Übungen vor. Folgende Gefechtsbilder waren vorgesehen: 1. Beide Linienschiffsgeschwader (Geschwaderabstand 500 m) gegen das einen Linienschiffsverband darstellende leichte Geschwader. Höchstgeschwindigkeit 15 kn. 2. Dieselbe Verteilung, jedoch bei beiden Parteien je 2 Torpedojägerdivisionen. 3. I. Geschwader mit 1. leichter Division und 2 Torpedojägerdivisionen gegen II. Geschwader mit 2. leichter Division und 2 Torpedojägerdivisionen. Taktische Aufklärung vor der Schlacht. Höchstgeschwindigkeit für Linienschiffe 17 kn, Kreuzer 20 kn. 4. I. Flotte mit 1. leichtem Geschwader gegen eine durch die Torpedojäger dargestellte Flotte. Taktische Aufklärung, Verwendung der Panzerkreuzer in der Schlacht. Linienschiffe 17 kn, Kreuzer 20 kn. Die Torpedojäger fuhren bei den Gefechtsbildern stets mit der halben Kesselzahl. „Jurien de la Gravière" diente als Wiederholer.

Ausführung des Gefechtsbildes 4 am 3. Mai: Anlauf der Flotte in Dwarslinie aus Treffenkolonnen; Einschwenken der Treffen zur Kiellinie. Der durch die Torpedojäger markierte Gegner läuft in Kiellinie mit Gegenkurs an und umfaßt die Queue der Flotte. Ausführung des Gefechtsbildes 1 am 4. Mai: Anlauf der Linienschiffsflotte in Dwarslinie aus Treffenkolonnen, das II. Geschwader links rangiert, um an beide Enden der Linie einen Geschwaderchef zu stellen. Einschwenken zur Kiellinie. Das gegnerische (leichte) Geschwader läuft in Kiellinie an und umfaßt wiederum die Queue. Die Linienschiffe waren durch die Manöver vielfach zum Zielwechsel gezwungen, während die Kreuzer den Gegner länger in derselben Peilung hielten. Ausführung des Gefechtsbildes 3 am 4. Mai: Nach der taktischen Aufklärung laufendes Gefecht der beiden Geschwader; das I. biegt gegenüber dem Umfassungsversuch des II. ab und setzt seine Kreuzerdivision gegen die feindliche Spitze mit dem Erfolg an, daß sie diese umfaßt. Starke Rauchbehinderung, infolgedessen Sichten des Gegners teilweise erst auf 3000 m. »Moniteur« führt als Ergebnis der taktischen Untersuchungen an: Das Evolutionieren mit gleichzeitigen Wendungen, wobei die Linienrichtung unverändert bleibt, ist gefährlich und oft für den Gegner vorteilhaft; indessen ist es in gewissen Lagen unvermeidbar; man kann daher darauf nicht verzichten. — Die erhöhte Bedeutung, die dem Treffenverbande beigelegt wird, verdient hervorgehoben zu werden.

Das II. Geschwader führte tirs d'accord auf 9000 m sowie am 30. April und 1. Mai die 1. und 2. gefechtsmäßigen Schießen aus: Schießen im Treffenverbande gegen zwei ein feindliches Treffen darstellende Scheiben; Führung durch das Flaggschiff; Anfangsentfernung 9000 m; Ausführung einer Evolution während des Schießens auf Signal des Flaggschiffes. Beim 2. Schießen Übergang der Leitung vom Kommandoturm auf die Zweigstellen. Ergebnisse befriedigend. Eine Havarie: Beschädigung der Höhenrichtvorrichtung in einem 30,5 cm-Turm auf „Patrie".

Auch das 1. leichte Geschwader erledigte die Gefechtsschießen. Entfernung 8000 bis 9000 m; Ziel: 5 Elemente der großen Scheibe; Ergebnis: „Waldeck Rousseau" 42 Prozent Treffer.

Das III. Geschwader unternahm Verbandsübungen im Verein mit Torpedojägern und Unterseebooten. Die Torpedojäger von Cherbourg nahmen gemäß dem neuen Indiensthaltungsplan, der mit dem 1. Juni in Kraft tritt, schon jetzt an allen Übungen teil, die sie zeitweise bis La Pallice führten. — Das 1. und 2. Gefechtsschießen wurde im Treffenverbande mit einem dritten Schiff als Führerschiff abgehalten. Das 1. Schießen fand bei gemeinsamer Leitung statt; beim 2. wurden nach dem Einschießen alle Gruppen selbständig. Die Ergebnisse sollen gut, auf „Bouvet" sehr gut gewesen sein, so daß der Geschwaderchef dem Artilleriepersonal dieses Schiffes 4 Tage Urlaub bewilligte. — Panzerkreuzer „Gloire" und „Condé" wurden nach Marokko entsandt.

— Organisation, Personalfragen. Nachdem die Einschiffung eines zweiten Fregattenkapitäns oder älteren lieutenant de vaisseau auf allen Schiffen über 9000 t befohlen ist (vgl. Maiheft S. 680), ist die Stellung des chef des services offensifs, die auf der „Danton"-Klasse eingeführt und von einem Fregattenkapitän wahrgenommen wurde, aufgehoben worden. Die zweiten Fregattenkapitäne werden auch dort als adjoints au commandant en second mit der Leitung des Sicherheitsdienstes beauftragt. Stets hat einer der drei ältesten Offiziere — Kommandant, I. Offizier oder der officier adjoint — an Bord zu sein.

Nach Bildung der beiden directions militaires des services de la flotte et des travaux (Januarheft, S. 107) ist die Organisation des Generalstabes der Marine wie folgt festgesetzt: 1. Abteilung: Nachrichten, kriegsgeschichtliche Arbeiten — 1 Stabsoffizier, 5 Lieutenants; 2. Abteilung: Häfen, Küstenverteidigung, Mobilmachung, Flugwesen — 1 Stabsoffizier, 4 Lieutenants; 3. Abteilung: Schiffsbewegungen — 1 Stabsoffizier, 2 Lieutenants; 4. Abteilung: Operationen, Ausbildung, Materialstudium — 1 Stabsoffizier, 6 Lieutenants. — Für die beiden genannten neuen Direktionen ist je ein Sekretariat gebildet, bestehend aus einem Stabsoffizier und 2 Lieutenants (flotte), 2 Stabsoffizieren und 3 Lieutenants (travaux).

Da in Zukunft die Erwerbung des brevet supérieur für alle Spezialdienstzweige gleichzeitig die allgemeine Ausbildung der Anwärter als Vorgesetzte zur Voraussetzung hat, so werden die betreffenden quartiers- und seconds-maîtres vor dem Spezialkursus 6 Monate lang einem der Mannschaftsdepots in Cherbourg, Brest, Lorient oder Toulon zugeteilt, wo sie bei der Ausbildung der Rekruten verwendet werden; nur die commis aux vivres sind davon befreit, da sie bereits vor der Erwerbung des brevet simple eine dreimonatige militärische Ausbildung durchmachen.

Zu den am 1. April und 1. Oktober beginnenden, je sechsmonatigen Lehrgängen zur Erwerbung des brevet supérieur dürfen höchstens kommandiert werden: 1. auf die Schuldivision des Ozeans: 36 manœuvriers, 24 mécaniciens, 24 fusiliers, 12 charpentiers; 2. auf die Schuldivision des Mittelmeers: 36 canonniers, 24 électriciens, 12 chauffeurs, 24 torpilleurs; 3. auf die école des fourriers in Rochefort: 24 fourriers.

— Personal. Am 1. April fehlten am Etat der I. Flotte 1975 Köpfe.

Für körperliche Übungen und geistige Erziehung sind zukünftig für die I. Flotte im Jahre 3200 *M*, für das III. Geschwader 1200 *M* vorgesehen.

— Artillerie. Die Untersuchung der Pulverbestände des I. Geschwaders in der letzten Aprilwoche ergab die beginnende Zersetzung der Lieferungen 10 und 14 des Jahres **1910**, die deshalb ausgeschifft wurden. Einzelne Schiffe der „Danton"-Klasse haben nun überhaupt keine 24 cm-Kartuschen mehr an Bord.

Auf dem II. Geschwader wurde zum erstenmal die nach dem „Gloire"-Unfall eingeführte Sicherheitsvorrichtung erprobt, die ein Durchblasen des Rohres nach dem Laden des Geschosses gestattet. Die Feuergeschwindigkeit wurde dadurch erheblich herabgesetzt.

— Torpedowesen. Die zahlreichen Torpedoverluste beim Schießen mit Manöverkopftorpedos und die dabei häufig eingetretenen Beschädigungen der Zielschiffe haben die Marineverwaltung veranlaßt, das Schießen mit Manöverkopftorpedos abzuschaffen. Die Schießübungen finden in Zukunft mit Übungstorpedos nach geschlepptem Ziel statt. Als Ziel dient ein an 300 m langer Leine geschlepptes altes Torpedoboot; 50 m vor dem Bug des Bootes ist an der Schleppleine ein Holzkreuz angebracht; ein zweites Holzkreuz wird von dem Zielboot an einer 50 m langen Leine geschleppt, so daß die Länge der Zielscheibe 130 m beträgt. Auch können zwei Torpedoboote durch eine Schleppleine so miteinander verbunden werden, daß eine Ziellänge von 130 m entsteht. Die Beobachtung übernehmen auf dem Zielboot ein Offizier und zwei Hilfsbeobachter von einem erhöhten Beobachterstand aus.

Die Unterseeboote erproben eine Vorrichtung zum selbsttätigen Lösen der Leuchtspitze vom Torpedo, falls dieser in den Grund geht. Die Leuchtspitze bleibt mit dem Torpedo verbunden, soll aber aufschwimmen und so die Stelle des Grundgängers anzeigen.

Die Torpedonetze der 1912-Linienschiffe werden sich über 60 Prozent (99 m) der Schiffslänge erstrecken, während die britische Admiralität eine Netzlänge von 75 Prozent der Schiffslänge für erforderlich erklärt hat. Die Netze werden zunächst nur für „Bretagne" geliefert und auf diesem Schiffe erprobt.

— Schiffbau, Probefahrten. Torpedofahrzeuge. Der Vertrag sah für „Dague" (vgl. Maiheft, S. 682) einen Heizölverbrauch von 6,5 kg für 1 qm Heizfläche in der Stunde vor. Der Verbrauch bei der forcierten Fahrt war um 11 Prozent geringer als vertraglich vorgesehen.

Vom Stapel liefen: am 18. April Torpedojäger „Dehorter" (Programm 1909) auf der Werft Petit-Quevilly bei Rouen; am 20. April „Capitaine Mehl" (Programm 1909) auf den Ateliers et Chantiers de la Loire; am 30. April „Aspirant Herbert" (Programm 1910, nur 450 t) in Rochefort.

Unterseeboote. In dem Unterseebootstransportschiff „Kanguroo" der Firma Schneider & Cie. (93 m lang, 12 m breit, 5540 t, 850 PS, 10 kn), wird demnächst ein für die Marine von Peru von der Firma gebautes Unterseeboot (Typ „Laubeuf") nach Peru übergeführt werden.

Das in Rochefort am 18. April vom Stapel gelaufene Tauchboot „Montgolfier" von 398 t ist 51 m lang, 4,97 m breit, 3,12 m tiefgehend; es trägt sieben Torpedorohre und soll über Wasser 12,5 kn laufen.

Tauchboot „Faraday" lief unter Wasser in höchster Fahrt 8,9 kn.

Vom Stapel lief: am 18. Mai in Rochefort Tauchboot „Newton" (398 t, 51,12 m lang, 12,5 kn, 2 Offiziere, 23 Mann).

Bei einer Probefahrt erlitt Tauchboot „Bernoulli" schweren Motorschaden; es wurde zur Reparatur nach Toulon eingeschleppt.

Für die mit Dampfmaschinen ausgestatteten Unterseeboote wird eine Vorrichtung erprobt, die das Aufrichten der Schornsteine vom Innern des Bootes aus gestattet.

Die im Maiheft (S. 682) erwähnte Vorrichtung zum Heben von Unterseebooten ist deshalb besonders zweckmäßig, weil sie sehr leicht an die Unfallstelle zu bringen ist; ein Ballonet wiegt mit Zubehör nur 300 kg und beansprucht

wenig Raum. An Material ist weiter nur eine Luftpumpe mit den zugehörigen Rohren erforderlich.

Nach dem »Moniteur de la Flotte« (4. Mai) konstruiert Whitehead nach Plänen der Electric Boat Company ein Unterseeboot von 275 t (untergetaucht), das 11 kn unter Wasser laufen soll und mit einer Vorrichtung für den Breitseitschuß ausgerüstet ist.

— Marineflugwesen. Die Marine hat zur Zeit folgende Flugzeuge: Einen canard Voisin (für „Foudre"), einen Doppeldecker Farman, der umgebaut wird. Im Bau sind: Ein Doppeldecker Farman mit 70 PS-Gnôme-Motor, ein Doppeldecker Bréguet mit Schwimmern und 110 PS-Canton-Unné-Motor. In Auftrag werden gegeben: Ein Eindecker mit doppeltem Schwimmer Bréguet mit gleichem Motor, ein Nieuport-Eindecker mit doppeltem Schwimmer und 70 PS-Gnôme-Motor.

— Fachliteratur. Im »Moniteur de la Flotte« (20. April) veröffentlicht der Kapitän zur See Davelun einen Aufsatz über »La guerre de position«. Er bezeichnet den neuen Indiensthaltungsplan (vgl. April- und Maiheft) als einen Fortschritt gegenüber dem bisherigen, weil die Torpedojägerflottillen den Hochseeverbänden enger angegliedert worden sind; er hält die Maßregel aber doch für eine halbe, weil die drei Flottillen noch den „strategischen Punkten" Cherbourg, Ajaccio und Oran zugeteilt bleiben. Die französische Marine habe stets Neigung für den Positionskrieg gehabt, der eine Art passiver Kriegführung darstelle und nicht die Vernichtung des Feindes in die erste Linie stelle; besonders die Leute schwärmen für den Positionskrieg, die Krieg führen wollen, ohne sich zu schlagen. Sowohl der reine Kreuzerkrieg wie auch das System der défense mobile gehören hierher; drittens aber die Methode, Flottillen an bestimmten „strategischen Punkten" aufzustellen. Ein Beispiel bilden die Flottillen von Bonifacio und Oran, die die Straßen von Bonifacio und Gibraltar überwachen sollen. Die Straße von Bonifacio ist kaum von besonderer Wichtigkeit, sie bietet lediglich einen etwas näheren Weg von Marseille nach Messina; zweckmäßig würde man sie erforderlichenfalls mit Minen sperren. Die Straße von Gibraltar dagegen bildet den einzigen Zugang vom Atlantik zum Mittelmeer. Hier müßte also, wenn eine Entscheidung bevorsteht, die ganze französische Flotte mit allen Torpedoboot- und Unterseebootflottillen eintreten. Oran ist obendrein zu weit entfernt von Gibraltar für eine wirksame Bewachung der Straße. Der Zweck des Krieges besteht nicht in der Behauptung einer Stellung; sein Ziel ist der Sieg.

Im »Moniteur« (4. Mai) bedauert C. Pierreval die Kommandierung der zweiten Fregattenkapitäne oder älteren lieutenant de vaisseau als Leiter des Sicherheitsdienstes auf den großen Schiffen. Als I. Artillerieoffiziere kamen nach der Neuordnung der Offizierausbildung nur junge lieutenants de vaisseau in Betracht, für die übrigen Artilleriestellen werden daher meist enseignes verwendet werden müssen. Richtig wäre die Schaffung des Korvettenkapitän-Dienstgrades für die I. Artillerie- und Torpedooffiziere, damit die lieutenants de vaisseau mittleren Alters für die Artillerie und Torpedowaffe besser ausgenutzt werden können. Anderseits hatten bisher die Fregattenkapitäne das Recht, auf weitere Bordkommandos zu verzichten, falls sie eine Weiterbeförderung nicht erstrebten. Nunmehr werden sie das neugeschaffene Bordkommando annehmen oder den Abschied nehmen müssen. — Die Beförderungsmethode bedarf nach C. Pierreval in Verbindung mit der Frage der Bordkommandos dringend einer Neuregelung.

⚜

Italien. Neubauten. Die Fertigstellung des „Dante Alighieri" wurde durch Voranstellung der Reparaturarbeiten am „San Giorgio" verzögert. Das Schiff hat nach Aufstellung der schweren Artillerie Mitte April seine Probefahrten begonnen.

Die Kiellegung des Linienschiffs „Dailio" erfolgte am 24. April zu Castellamare.

— Stapelläufe. Zerstörer „Indomito" (613 t) am 10. Mai, Unterseeboot „Salpa" (300 t) am 14. Mai, Torpedoboot „25 AS" am 15. Mai.

Der am 14. September 1911 bei Maddalena aufgelaufene, in zwei Teile gebrochene und gesunkene Zerstörer „Pontiere" wurde nach Hebung seines hinteren Teils und der in Maddalena erfolgten Anbringung eines hölzernen Vorderteils Ende April nach einem Festlandshafen gebracht, um hier endgültig repariert zu werden.

— Flottenverein. Vizeadmiral z. D. Graf Bettolo wurde zum Vorsitzenden der Lega navale erwählt.

⚜

Rußland. In dem Flottenbauplan der Baltischen Flotte, dem sogenannten Großen Bauprogramm, das im Septemberheft 1911 mitgeteilt wurde, ist wiederum eine Änderung vorgenommen worden. Bis 1930 soll danach der Bestand der Baltischen Flotte folgenden Umfang erreichen: 24 Linienschiffe (16)*), 12 Panzerkreuzer (8), 24 geschützte Kreuzer (16), 108 Torpedoboote (36), 36 Unterseeboote (12). Bis 1917 sollen von den Schiffen fertig gestellt sein: 8 Linienschiffe (einschl. der 1909 auf Stapel gelegten „Gangut"-Klasse) und 8 Panzerkreuzer. — Das große Bauprogramm soll anscheinend nur als Anhalt für den erstrebenswerten Umfang der russischen Flotte dienen. Die Bewilligungen werden in Abschnitten für je fünf Jahre erfolgen, deren erste das von der Duma Ende Mai bewilligte kleine Schiffbauprogramm (vgl. Aprilheft, S. 525) darstellt.

Im Vordergrund des politischen Interesses stand im vergangenen Monat die Frage der Dardanellensperrung. Am 20. April legte die russische Regierung Protest gegen die Schließung der Dardanellen durch die Türkei ein, da sie gegen den Berliner Vertrag verstoße und den russischen Handel schwer schädige. In der Tat wurde der stark entwickelte Exporthandel (im Jahr 628 Mill. Rubel, d. s. 43 Prozent der Gesamtausfuhr Rußlands) der Schwarzmeer- und Asow-Häfen durch die Sperre völlig lahmgelegt. Die Verladung von Getreide, Erzen, Steinkohlen und Petroleum mußte eingestellt werden. Am schwersten wurde der Getreidehandel betroffen (Odessa allein Verlust von 300 000 Rubel, Gesamtverlust auf $1^1/_2$ Mill. Rubel geschätzt), an dem als Hauptabnehmer für Weizen besonders Italien, Südfrankreich, Spanien, die Schweiz, England, Belgien und Westdeutschland interessiert sind. Störend wirkte ferner die Hinderung der Ausfuhr der Donkohle nach den Ostseehäfen, die erst vor kurzem eingeleitet war und sich infolge des englischen Kohlenstreiks von besonderer Wichtigkeit erwiesen hatte. — Ende April warteten in den russischen Schwarzmeerhäfen an russischen Schiffen 20 Dampfer, meist Frachtdampfer, 4 Passagierdampfer der Russischen Dampfschiffahrts- und Handelsgesellschaft, 1 Dampfer der Freiwilligen Flotte, ferner 15 Segelschiffe. Auf die Einfahrt warteten 6 Passagierdampfer der genannten Gesellschaft und 1 Frachtdampfer. Mitte Mai lagen in den russischen Südhäfen 150 Dampfer, die mit Getreide, Kohlen, Erz, Naphtha, Holz u. a. befrachtet waren. Die täglich zu zahlenden Hafenabgaben und anderen Spesen beliefen sich auf 200 bis 400 Rubel

*) Die eingeklammerten Zahlen sind die im ursprünglichen Entwurf vorgesehenen.

für jeden Dampfer. — Ende April antwortete die Türkei auf die russische Note zunächst ablehnend, die Öffnung der Dardanellen sei vor der Entfernung der italienischen Flotte aus dem Ägäischen Meere nicht möglich. Anfang Mai gab sie indessen dem Drängen der Mächte nach; indessen erfolgte die tatsächliche Öffnung infolge Verzögerung bei der Entfernung der Minen erst am 19. Mai.

— Schwimmende Streitkräfte. Der Chef des Marine-Generalstabes dementierte die Nachricht von einer Mobilmachung der Schwarzmeerflotte, die im übrigen dauernd kampfbereit sei und sich infolge des italienischen Krieges tatsächlich in einem Zustande höherer Bereitschaft zu befinden scheint, als es in früheren Jahren während der Winter- und Frühjahrsmonate der Fall zu sein pflegte. — Auf Linienschiff „Ewstafi" wird zur Zeit die Reparatur der bei der Grundberührung vor Konstanza erlittenen Schäden ausgeführt. — In Ssewastopol stellte die Minenleger- und Minensuchabteilung, bestehend aus den Schiffen „Albatroß", „Baklan" und „Saika" sowie drei Minensuchern, in Dienst.

Zur Lehrabteilung des Kadettenkorps traten: Panzerkreuzer „Rossija", Kreuzer „Oleg", Kanonenboote „Chrabry", „Ssiwutsch", Schulschiffe „Rynda", „Woin", „Wjerny", Tender „Kotka", „Morjak" „Sabawa" und drei Torpedoboote; zur Torpedolehrabteilung: Kanonenboot „Bobr", 2 Hochseetorpedoboote, 3 Torpedoboote, Schulschiff „Lastotschka" (für Turbinenbetrieb). Der Artillerielehrabteilung wurden 2 Torpedoboote zugeteilt; dem Maschinistenschulschiff „Okean" das Gasolintorpedoboot Nr. 1.

Ende April aktivierte in Libau die erste Torpedobootflottille; Anfang Mai die Unterseebootbrigade des Baltischen Meeres, bestehend aus den Transportschiffen „Chabarowsk" und „Jewropa" sowie neun Unterseebooten; ferner Kreuzer „Admiral Makarow". — Die Schiffsabteilung, die in Helsingfors überwintert hatte, lief am 10. Mai nach Kronstadt aus.

Die Hilfsschiffe „Mesen" und „Petschora" (Märzheft, S. 392) erprobten mit gutem Erfolg ihre Eisbrecher- und Schleppvorrichtungen.

Auf den Schiffen der Baltischen Flotte „Zessarewitsch", „Rurik", „Rossija" und einigen Torpedobooten wurde am 7. Mai und an den folgenden Tagen auf Veranlassung der politischen Polizei die Verhaftung von 33 Matrosen vorgenommen, da sich angeblich auf den in Helsingfors und Kronstadt überwinternden Schiffen eine revolutionäre Organisation gebildet hat.

— Schiffbau. Hochseetorpedoboot „Nowik" begann Anfang Mai die Probefahrten.

— Artillerie. Als Ergebnis des Wettbewerbes für den Bau von Artillerieschleppscheiben wurden je zwei Entwürfe für eine große und eine kleine Schleppscheibe preisgekrönt.

— Häfen, Werften. Der Reichsrat genehmigte den ihm aus der Duma zugegangenen Entwurf betreffend, den Ausbau der Handelshäfen. (Dezemberheft 1911, S. 1625.)

— Flugwesen. Die Liga zur Erneuerung der Flotte durch freiwillige Spenden veröffentlicht folgenden Überblick über die bisherige Tätigkeit zur Förderung des Flugwesens. Gesammelt sind in zwei Jahren 490 153 *M*; ferner sind aus früher eingekommenen Mitteln 1,9 Mill. *M* für diesen Zweck zur Verfügung gestellt. Im Herbst 1910 wurde in Ssewastopol eine Fliegerschule eröffnet; im August 1911 konnten von ihr 20 Flieger mit 19 Flugzeugen zu den Armeemanövern gestellt werden. Im November 1911 konnten 30 Flieger als ausgebildet entlassen werden.

Der Bestand an Schülern betrug im Oktober 1910 18 Offiziere und 20 Mannschaften mit 6 Flugzeugen, im April 1912 102 Offiziere, 210 Mannschaften mit 55 Flugzeugen. Ein Teil der Schule ist an den Fluß Katscha, nördlich Ssewastopol, verlegt; Ende des Jahres werden 100 ausgebildete Flieger entlassen werden können. Im Laufe von zwei Jahren wurden 77 Flugzeuge erworben.

— Lotsenwesen. Infolge der Unterstellung der finnländischen Lotsenverwaltung unter das russische Marineministerium hat ein Massenaustritt finnländischer Lotsen stattgefunden, so daß nur wenige Stationen mit Lotsen besetzt sind und der Verkehr nur in einzelnen Teilen der finnländischen Schären gesichert ist. Für Pensionierung der Lotsen hat die russische Regierung 475 000 finnländische *M* bewilligt.

⚜

Österreich-Ungarn. Die Sommerformationen des Geschwaders wurden am 15. Mai gebildet.

— Unterpersonal. Von den im Jahre 1910 eingestellten 3810 Rekruten waren — laut Jahresbericht der Marineverwaltung — 1219 (= 32 %) Kroaten, 900 (= 23,7 %) Deutsche, 662 (= 17,4 %) Ungarn, 581 (= 15,2 %) Italiener, 253 (= 6,6 %) Tschechen, 116 Slowenen, 44 Polen, 20 Slowaken, 12 Rumänen und 3 Ruthenen.

Hierunter waren Analphabeten 242 (= 16,9 %) Kroaten, 10 (= 8,0 %) Slowenen, 32 (= 8,6 %) Italiener, 23 (= 5,5 %) Ungarn und 1 (= 0,4 %) Tscheche.



Verschiedenes.

Dienstbetrieb und Leistungsfähigkeit der amerikanischen Marine.

Die amerikanische Monatsschrift »Engineering Magazine« hat einen Aufsatz »Scientific Management and Efficiency in the U. S. Navy« gebracht, der interessante Aufschlüsse über die Tätigkeit und die letzten Fortschritte der amerikanischen Marine gibt. Der Verfasser, Korvettenkapitän Walter Tardy, hat am kubanischen Feldzuge, an den Unruhen auf den Philippinen und am Boxeraufstande teilgenommen, ist in den verschiedensten Seeoffizier- und Ingenieurstellungen verwandt worden, so während der Weltreise der amerikanischen Flotte als leitender Ingenieur des Linienschiffes „Vermont“ und ist jetzt zum Bau des Linienschiffes „Arkansas“ auf die Staatswerft Camden kommandiert.

Die Mitteilungen, die schon wegen der reichen Erfahrung des Verfassers volle Beachtung verdienen, zeigen, mit welcher Ausdauer und Planmäßigkeit die amerikanische Marine an ihrer Vervollkommnung arbeitet.

Seit einiger Zeit, schreibt Korvettenkapitän Tardy, liest man in der Presse häufig das Schlagwort »Scientific Management«, womit die intensive wissenschaftliche und gleichzeitig ökonomische Leitung eines technischen Betriebes gemeint ist. Aber schon lange bevor dieser Ausdruck geprägt wurde, ist bereits die amerikanische Marine in diesem Sinne geleitet worden. In vielen ihrer Dienstzweige hat sie von sich heraus ein Scientific Management entwickelt, das in jeder Beziehung erstklassig ist, wenn man den Namen Scientific Management dafür auch bisher nicht kannte.

Dies zu erklären, ist ein kurzer geschichtlicher Überblick notwendig. Für den Bürgerkrieg schuf man sich schnell eine Marine aus der Kauffahrtei. Nach Beendigung des Krieges entließ man die Mehrzahl der Offiziere und Mannschaften, die Schiffe legte man auf, soweit man sie nicht verkaufte, Beförderung und Weiterentwicklung stockten vollständig. Ein Kapitänleutnant erschien 10 Jahre lang als ältester seines Dienstgrades in der Rangliste. Mitte der Achtziger fing man an, sich wieder etwas mehr um die Marine zu kümmern, jedoch nur, soweit das Material in Frage kam. Für das Personal geschah auch weiter nichts, so daß die Kapitänleutnants fast das 50. Lebensjahr erreichten, ehe sie Stabsoffizier wurden. Der über Erwarten glückliche Ausgang des spanisch-amerikanischen Krieges ist nur der gänzlichen Unzulänglichkeit der spanischen Marine zu danken. Volk und Presse waren der amerikanischen Marine dankbar für das, was sie geleistet hatte. Als aber dann die geringen Trefferprozente bekannt wurden, da kamen die Seeoffiziere zu der Überzeugung, daß etwas geschehen müsse, um das Vertrauen des Volkes in seine Marine zu rechtfertigen. Immerhin dauerte es noch bis 1902, ehe der Entschluß zur Tat wurde. Seit diesem Jahre erst datiert der intensive Dienstbetrieb in der amerikanischen Marine.

1. Schießausbildung.

Die systematische Ausbildung im Schießdienst, die schließlich die amerikanische Marine auf die heutige Höhe der Schießleistungen gebracht hat, wurde in folgender Weise eingeleitet. Zunächst wurde eine kurze, allgemein gehaltene Dienstvorschrift herausgegeben in der das Ziel angegeben war, das durch die Ausbildung erreicht werden sollte. Sämtliche Artillerieoffiziere mußten selbständig ihre Leute ausbilden und nach ihren Erfahrungen Bedienungsvorschriften aufstellen. Durch Gedankenaustausch bei häufigen Sitzungen wurde, indem man von jedem das Beste nahm,

allmählich das Material gewonnen, mit dem die allgemein gültigen Bedienungs- und Schießvorschriften aufgestellt werden konnten. Das allen Schiffen gemeinsam gesetzte Ziel war: „Hohe Trefferzahl pro Geschütz und Minute.“

Nachdem so die Grundlagen für eine gleichmäßige Schießausbildung gefunden waren, mußten die Artillerieoffiziere zu einer invividuellen Ausbildung ihrer Geschützmannschaften übergehen. Jeder einzelne Mann erhielt nach genauer Prüfung den Posten, für den er sich am besten eignete, und wurde dort so ausgebildet, daß bei strengster Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Bedienung die Geschwindigkeitsforderungen für die einzelnen Verrichtungen allmählich gesteigert wurden, wobei der Ehrgeiz der Leute wachgerufen wurde.

Dann begann die Zusammenstellung zu homogenen Geschützmannschaften, die man ihrerseits wiederum zunächst zur Genauigkeit und dann zur Schnelligkeit in der Bedienung erzog. Bald wurden Rekorde aufgestellt. Wenn z. B. ein 30,5 cm-Turmgeschütz folgende Zeiten erreichte:

$2\,^1/_5$	Sekunden	Öffnen des Verschlusses,
$^1/_5$	"	Zündschraube einsetzen,
$3\,^2/_5$	"	Geschoß ansetzen,
$4\,^1/_5$	"	Pulverladung einführen,
$^3/_5$	"	Entfernen der Ladeschale unter gleichzeitigem Richten des Rohres,

$10\,^2/_5$ Sekunden Gesamtladezeit,*) so arbeitete jeder Turmoffizier daran, seine Mannschaft auf die gleiche Leistungsfähigkeit zu bringen. Dazu gehörte oft wochen- und monatelange Übung.

Häufig fand man, daß nicht die Kraft und Gewandtheit der Menschen einer weiteren Steigerung der Geschwindigkeit ein Ziel setzten, sondern gewisse Mängel der Mechanismen des Geschützes oder der Munitionsförderung. Das führte zu Verbesserungen des Materials und zur Aufstellung neuer Rekordzeiten.

Die Schützen und Aufsatzeinsteller wurden durch verschiedene Methoden geübt, ohne daß die Geschütze wirklich schossen.

Die Schießübungen selbst, die jetzt auf hoher See abgehalten werden, fanden noch bis vor zwei Jahren in ruhigen, geschützten Gewässern statt, bei einer Durchschnittsentfernung von 1800 m und gegen Scheiben von 3,5 m × 4,5 m Größe. Eigene Fahrt, Fahrt und Kurs des Gegners waren bekannt, es schoß immer nur ein Geschütz, und es kam nur auf die Schießleistung des einzelnen Schützen an, der für gute Erfolge mit Geldpreisen und Abzeichen belohnt wurde. Erst nachdem so die Schützen unter den einfachsten Bedingungen gelernt hatten, genau abzukommen, ging man allmählich zum gefechtsmäßigen Schießen über.

Der Fortschritt der amerikanischen Schiffsartillerie seit dem spanischen Kriege zeigt sich am deutlichsten, wenn man die damaligen Trefferprozente mit dem Erfolg des letzten Schießens des Linienschiffes „Michigan“ vergleicht. Gegen kaum 3 Prozent Treffer in der Schlacht von Santiago auf Entfernungen unter 2700 m erreichte „Michigan“ auf einer Entfernung von 9000 m bei 15 sm Schiffsgeschwindigkeit etwa 45 Prozent Treffer. Von 48 Schuß 30,5 cm trafen nämlich 22 die Scheibe, obgleich diese nur 18 × 9 m groß war. Die Feuergeschwindigkeit pro Geschütz betrug ungefähr 2 Schuß in der Minute.

So ist das Ziel erreicht worden, das in den »Rules for Battle Practice 1911« mit den Worten bezeichnet ist:

---

*) Das Einsetzen der Zündschraube wird während des Geschoßansetzens gemacht, beansprucht daher keine besondere Zeit.
Das Schließen des Verschlusses ist nicht mitberücksichtigt.



„Das Maß für den Gefechtswert eines Schiffes ist seine Fähigkeit, in möglichst kurzer Zeit nach dem Sichten des Feindes die größte Anzahl Treffer zu erreichen, unter kleinstem Aufwande an Munition."

2. Kohlen.

Auch in den Leistungen beim Kohlen ist ein erheblich großer Fortschritt gegen früher zu verzeichnen.

Noch lange nach dem spanisch-amerikanischen Kriege galt die Übernahme von 100 t in der Stunde als eine Glanzleistung. Allmählich aber wurde das Kohlen ein Allemann-Manöver, bei dem kein Schiff hinter dem andern zurückstehen wollte. Dieser Wettbewerb fand stets neue Anregung infolge des Befehls, während des Kohlens die Stundenleistungen durch Flaggen anzuzeigen; so wußte das kohlende Schiff die Augen der ganzen Flotte auf sich gerichtet. Die Rekorde stiegen bald auf 150 und 200 t. Man war allgemein der Ansicht, daß die Schwierigkeit des Trimmens in den engen Bunkern eine weitere Erhöhung dieser Leistungen nicht zuließe. Durch genaues Hand-in-Hand-Arbeiten des Maschinen- und des Deckspersonals, durch eifriges Studium der Bunker und der Kohlenschütten, durch Feststellung des Bunkerinhalts und dementsprechendes richtiges Bestellen und Legen der Prähme wurde diese Schwierigkeit bald beseitigt. Heute kohlen die Schiffe gewöhnlich mit einer Durchschnittsleistung von 200 t. Einige Schiffe haben es sogar auf eine Durchschnittsleistung von 300 t gebracht, bei einer Höchstleistung von 550 t in der besten Stunde.*)

3. Maschinendienst.

Ähnlich wie in der Artillerie wurde der Aufschwung im Maschinendienst durch eine Aufforderung an alle leitenden Ingenieure eingeleitet, über die beste Bedienungsart der Maschinen- und Kesselanlagen zu berichten. Es gingen über 200 Berichte ein, die zunächst zur Aufstellung allgemein gültiger Vorschriften, dann aber auch zu erheblichen Verbesserungen führten.

Es wurden genaue, zahlenmäßige Anordnungen getroffen über die Häufigkeit der Feuerbeschickung, über die Zeiten des Öffnens von Dämpfer, Feuertür und Aschfalltür sowohl während der Beschickung und Bearbeitung als auch während des Brennens der Feuer, und endlich über das bei jeder Beschickung für die verschiedenen Geschwindigkeiten nötige Kohlenquantum.

In den Heizräumen aller Schiffe wurden Pyrometer und Gasanalyseapparate angebracht; die Kessel- und Feuermauerungen wurden verbessert, wodurch Beschädigungen vermindert wurden. Mit Bordmitteln wurden Exerzierfeuerungen hergestellt, an denen die Heizer lernten, in möglichst kurzer Zeit ein bestimmtes Kohlenquantum aufzuwerfen und über den ganzen Rost gleichmäßig zu verteilen. Diese Übungen haben zu dem Ergebnis geführt, daß jetzt auf allen Schiffen während des kurzen Zeitraumes zwischen zwei Schaufelwürfen die Feuertür geschlossen wird.

Der Fortschritt, den alle diese Verbesserungen herbeigeführt haben, läßt sich zahlenmäßig nachweisen. Am 1. Januar 1908 betrug die pro Tonne zurückgelegte Dampfstrecke der Linienschiffe im Durchschnitt 2,88 sm, am 1. Juni 1910 aber 3,77 sm, obwohl die Schiffe im Jahre 1910 um 20 Prozent größer waren als 1908.**)

Im Kreuzergeschwader ist die pro Tonne Kohlen zurückgelegte Dampfstrecke bei 10 sm Fahrt während eines Jahres (1909/10) sogar von 2,70 auf 3,96 sm gestiegen. Auch die Sparsamkeit im Schmierstoffverbrauch hat zugenommen infolge dauernder Anleitung und Beaufsichtigung der Schmierer und besonders durch die Einführung verschieden starker Dochte für die einzelnen Geschwindigkeiten. Während

*) Letzter Rekord S. M. S. „Ostfriesland": 574 t Durchschnitts-, 722 t Höchstleistung.

**) Über die Verbesserung der Ökonomie der Anlagen ist nichts gesagt.

man früher 7,5 Liter Öl für 10 sm Dampfstrecke rechnete, kommt man jetzt mit der Hälfte aus.

4. Taktik.

Die taktische Verwendung größerer Linienschiffsverbände ist noch sehr jungen Datums. Erst seit dem Sommer des Jahres 1907, in dem zum ersten Male 16 Linienschiffe zu einer Flotte zusammengezogen wurden, kann man von taktischen Flottenübungen reden.

Anfangs wurden alle Bewegungen im Gefecht auf dem kürzesten Wege und so schnell wie möglich ausgeführt. Bald fand man aber, daß jede Fahrtänderung und jedes Ruderlegen die Artilleriewirkung beeinträchtige, und kam zu dem Entschluß, daß die Zeitersparnis der Gefechtskraft geopfert werden müsse. Formationsübergänge gehen jetzt langsam und ruhig vonstatten, die dadurch verlorene Zeit aber wird auf andere Weise wiedergewonnen, nämlich durch Verbesserung des Signalwesens. Es wurde ein neues Signalbuch aufgestellt, das den Flaggoffizieren gestattet, durch eine Flaggengruppe, mitunter sogar durch eine einzige Flagge Befehle zu geben, zu denen sie früher mehrere Gruppen gebraucht hatten.

Die Wachoffiziere wurden angehalten, sich mit den neuen Vorschriften vertraut zu machen, die Manövriereigenschaften ihrer Schiffe zu studieren, und dann begannen monatelange Übungen, die auch während der Weltreise fortgesetzt wurden und die die taktische Ausbildung der Flotte vervollkommneten. Bei diesen Evolutionen ist die höchste Flottenfahrt 17 sm, der Normalabstand 365 m von Bug zu Bug, so daß der lichte Abstand von Heck zu Bug in Kiellinie kaum 200 m beträgt.

Um den Grad der taktischen Flottenausbildung zu zeigen, beschreibt der Verfasser ein taktisches Manöver, das er von der Schanze der „Idaho" angesehen hat, die an 360 m langer Leine eine Scheibe für das Gefechtsschießen der 4. Division schleppte. Die vier Schiffe dieser Division kamen in Staffel line of bearing mit 17 sm Fahrt auf die Scheibe zu. Auf 130 hm Entfernung eröffneten die Schiffe mit ihren vorderen 30,5 cm-Türmen das Feuer, um sich einzuschießen. Nach 3 oder 4 Minuten wendeten die Schiffe nach Backbord zur Kiellinie, ohne die Fahrt zu mindern, und begannen alle gleichzeitig das Wirkungsschießen mit Breitseitsalven ihrer 30,5 cm- und 20,3 cm-Geschütze.

Dieses Manöver zeigt, wie Korvettenkapitän Tardy schreibt, die gesteigerte Leistungsfähigkeit der Flotte, besonders wenn man bedenkt, daß es im Jahre 1906 noch nicht möglich war, die Schiffe bei 12 sm Fahrt auf Position zu halten.

5. Instandhaltung der Schiffe.

Wenn auch in diesem Dienstzweige das Scientific Management keine so augenfällige Erfolge zu verzeichnen hat, so läßt sich auch an gewissen Einzelheiten ein Fortschritt bemerken. So hatten z. B. auf der Weltreise, als das I. Geschwader in Hunters Point bei San Franzisko ins Trockendock gehen mußte, die Schiffe zur Erneuerung des Bodenanstriches zwei volle Arbeitstage gebraucht, wobei die ganze Arbeit, Abkratzen, Malen, Reinigen der Schrauben, Erneuerung des Zinkschutzes, Versehen der Bodenventile usw. von dem Bordpersonal ausgeführt wurde. Zu dieser ganzen Arbeit brauchen die Schiffe heute nur noch einen Tag, und wenn die Gezeiten günstig liegen, kann die ganze Überholung einschließlich des Ein- und Ausdockens in 24 Stunden erledigt sein, wie es die „Kansas" auch gemacht hat.

Auch dieser Artikel veranschaulicht wie so mancher andere in jüngster Zeit in den Vereinigten Staaten veröffentlichte den Aufschwung der amerikanischen Marine in den letzten Jahren, zu dem ein systematisches Arbeiten sie geführt hat.

v. Selchow.



Hochseefischerei als neuer Erwerbszweig für das Schutzgebiet Kiautschou.

Von Korvettenkapitän a. D. Dr. phil. H. Glaue, Assistent am Laboratorium für Internationale Meeresforschung in Kiel.

Unter den Erwerbszweigen, die in den letzten Jahrzehnten eine ungeahnte Ausdehnung erlangt haben, steht die Seefischerei oder besser die Hochseefischerei obenan. Ihr weitgehender Nutzen für Volkswirtschaft und Volksernährung wird immer mehr anerkannt, und ihre Einführung in allen Ländern des Erdballs ist erfolgt oder im Gange. Durch die grundlegenden und bahnbrechenden Arbeiten zahlreicher wissenschaftlicher Kommissionen zur Untersuchung der betreffenden Meere, durch die Einrichtung biologischer Stationen, in denen der Reichtum des Meeres an Fischnahrung erforscht wurde, um daraufhin eine aussichtsvolle Fischerei begründen zu können, ist erst die Möglichkeit einer rationellen Ausnützung des Meeres gegeben worden. So hat sich in dem verhältnismäßig kleinen Gebiet der Nordsee und der nordischen Gewässer eine Entwickelung der Hochseefischerei Hollands, Deutschlands, Dänemarks, Norwegens und Schwedens vollzogen, die vor 20 oder 30 Jahren noch kaum geahnt wurde und deren weiterer Ausbau noch unabsehbar ist. Durch die Schaffung von künstlichen Austernbänken und Hummerzuchtanstalten, durch die Besiedlung der Binnenwässer mit junger Aal- und anderer Fischbrut ist das Meer weiter nutzbar gemacht worden.

Das Vorgehen der nordeuropäischen Staaten fand bald Nachahmung: heute finden wir Fischereikommissionen in Spanien und Portugal und deren Kolonien, in Brasilien und Argentinien, in den holländischen Kolonien und in Australien. Gewaltig ausgedehnt aber haben sich die älteren Fischereien Großbritanniens, Frankreichs, Rußlands, Nordamerikas, deren Erträge im Werte von vielen hundert Millionen zur Steigerung des Volksvermögens wachsend beitragen.

Zu den neueren Staaten, die in der Erkenntnis des Wertes der Fischerei schnelle Fortschritte gemacht haben, gehört Japan. Im Jahre 1898 wurden bereits frische Seefische im Werte von 35 Mill. Yen (1 Yen = 2,05 ℳ), getrocknete Seefische im Werte von 9 Mill. Yen und gesalzene Seefische im Werte von 2 Mill. Yen im Lande selbst verwendet, während die Ausfuhr nicht ganz eine Million Yen betrug. 1908 war die Ausfuhr an Seeprodukten bereits auf 9 Mill. Yen gestiegen, während die im Entstehen begriffenen künstlichen Züchtungen von Meeresprodukten (Austern, Perlmuttermuscheln usw.) im gleichen Jahre einen Wert von 2,5 Mill. Yen hatten und der Ertrag der Hochseefischerei sich auf 182 Mill. Yen belief. In welch weitgehender Weise sich die japanische Regierung für die Entwickelung der Fischerei interessiert, zeigt sich auch darin, daß von ihr bereits im Jahre 1900 eine Hochschule der Fischerei, 3 Normal-Fischereischulen und 21 primäre Fischereischulen subventioniert wurden; außerdem unterhält der Staat nicht weniger als 25 Untersuchungsstationen zur Erforschung der Fischereiprodukte und zur Ausarbeitung der besten Fang- und Bearbeitungsmethoden.

Dieses starke Anwachsen der japanischen Fischerei lenkt unsere Aufmerksamkeit auf unsere Kolonie Kiautschou, die der Fischerei durch ihren vorzüglichen Hafen und ihre ausgedehnten Bahnverbindungen die günstigste Gelegenheit und durch ihr weites Hinterland ein aufnahmefähiges Absatzgebiet darbringt. 1902 ist denn auch ein Versuch gemacht worden, indem eine deutsche Firma einen Fischdampfer hinauskommen ließ. Leider blieb der Erfolg aus; die näheren Gründe sind nicht bekannt geworden. Inzwischen haben die Engländer die Hochseefischerei von Schanghai aus begonnen, wie nachstehender Artikel zeigt, den ich der „Deutschen Fischereizeitung" vom 24. Oktober 1911 entnehme:

Trawlfischerei in Ostasien.

„Nach den Berichten des niederländischen Handelsministeriums hat sich unlängst in Schanghai eine Trawlfischerei-Gesellschaft, die Shanghai Fisheries Ltd., aufgetan, um die Trawlfischerei in den chinesischen Gewässern zu betreiben. Man erwartet große Vorteile für Schanghai. Für diesen Platz bildet Fisch einen bedeutenden Handelsartikel, dessen Absatzmöglichkeit noch bedeutend erweitert werden kann.

Bei dieser Gründung hat man den Erfahrungen der japanischen Trawlfischerei Rechnung getragen. Seit einigen Jahren wurde in Japan unter Leitung ausländischer Sachverständiger ein Anfang mit der Trawlfischerei gemacht. Die Resultate waren befriedigend genug, um zu einem Versuch in China zu ermutigen. Man beabsichtigt denn auch, wenn alle Einrichtungen fertig sind, einen Dampftrawler aus England kommen zu lassen. Man fängt nur mit einem Trawler an, doch wird man bald, wenn sich alle Erwartungen erfüllen, eine ganze Trawlerflotte anschaffen. Für den aus England kommenden Dampfer wird ein mit der Trawlfischerei erfahrener Schiffer und ein Steuermann in Dienst genommen, denn die Erfahrung hat gelehrt, daß ohne Fachmann die Trawlfischerei nur geringen oder gar keinen Erfolg hatte.

Die nach Schanghai eingeführten Fischmengen sind sehr groß. Viele Dschunken segeln täglich zum Fischfang aus, und infolge der mit Dampfer von Ningpo angebrachten Fische weisen die Statistiken an gesalzenen, geräucherten und konservierten Fischen aus anderen Gegenden auf einen ausgedehnten Handel hin. Die Schanghai-Fischer fischen im Brackwasser des Yangtseflusses, doch hat der hier gefangene Fisch einen Schlammgeschmack.

Infolge des größeren Tiefganges der Trawler können diese nicht im Brackwasser fischen, sie müssen einige Meilen außerhalb der Küste vorbei den Elliot-Inseln und anderen Inselgruppen arbeiten. Im Tiefwasser hat der Fisch bessere Qualität als der Küstenfisch, so daß also der Markt in Schanghai mit besserer Ware versehen wird.

Die „Schanghai Fisheries Ltd." hat mit den sieben in Schanghai bestehenden „hongs" (Firmen), die als Makler fungieren, Verträge über Abnahme und Verkauf der Fische abgeschlossen.

Die Kosten des von der Gesellschaft in England aufgekauften Trawlers betragen 140 000 *M*. Während der ersten Zeit soll dieser Trawler seine Fänge in Woosung löschen, von wo sie mit der Bahn nach Schanghai und den umliegenden Gegenden weiter befördert werden. Auf diese Weise soll gleich ein weites Absatzgebiet geschaffen werden, denn bis jetzt können selbst in den Schanghai zunächst liegenden Städten nur gesalzene und konservierte, nicht aber frische Fische gekauft werden. Mit der Ausbreitung der Trawlfischerei sind Fischöl- und Kunstdüngerfabriken ins Auge gefaßt. Bisher sind die Chinesen gewöhnt, den Fisch so zu kaufen, wie er ans Land gebracht wird, und nicht sauber gemacht wie in Europa. Vor Einrichtung von Fischkonservenfabriken wird es nötig sein, die Chinesen an die in Europa gebräuchliche Zubereitung der Fische zu gewöhnen.

Man ist der Ansicht, daß die Trawlfischerei in China eine gute Zukunft hat."

Der Fischreichtum des chinesischen Meeres ist noch wenig erforscht, muß aber nach den Erfolgen japanischer und chinesischer Fischer unermeßlich sein und ist an der Küste Schantungs noch in fast jungfräulichem Zustande. Von den Fischarten selbst ist keine, die nicht nutzbringende Verwendung finden könnte, sei es als Nahrungsmittel in frischem, getrocknetem oder gesalzenem Zustande oder als Konserven, sei es zum Nutzen der Landwirtschaft als vorzüglicher Dünger oder als ausgezeichnetes Viehfutter, sei es für gewerbliche oder industrielle Zwecke als Fischöl (Rohtran) und

Medizinaltran. Wie aufnahmefähig China für diese Artikel ist, beweist eine Angabe aus dem Jahre 1900, nach der Japan für 6 Mill. Yen Fischereiprodukte in China absetzte.

Unsere Kenntnis der Fische des Gelben Meeres und der Küste Schantungs beruht auf zerstreuten teilweisen Bearbeitungen einzelner Forscher, so Günther, Hilgendorf, Peters u. a. Im vorigen Jahr wurden die japanischen Fische der Sammlungen der beiden Forscher Haberer und Doflein von Dr. V. Franz, zur Zeit werden die Fische der Ostasiatischen Sammlung des K. K. Wiener Hofmuseums und des K. Museums für Naturkunde zu Berlin von Dr. V. Pietschmann bearbeitet. Hier findet also die Naturforschung noch ein wenig bekanntes, ausgedehntes Gebiet, dessen Bearbeitung von ganz bedeutendem Nutzen für eine mit Erfolg zu betreibende Fischerei werden dürfte.

Nach einer Mitteilung, die ich Herrn Dr. Pappenheim vom Königlichen Museum für Naturkunde in Berlin verdanke, kommen die bei uns heimischen Fischarten als solche an den Küsten Schantungs nicht vor, dagegen sind dieselben Familien durch andere Arten zahlreich vertreten, die sich nach den japanischen Erfahrungen in gleicher Weise verwenden lassen. So finden wir Heringe, Sardinen, Boniten, Meerbrassen, Makrelen; von Lachsen dürfte ein der amerikanischen Art Oncorhynchus ähnlicher vorkommen; ferner Schollen, Barsche Aale. Haifische sind überaus häufig an den Küsten Schantungs (nach eigener Beobachtung und mir gewordenen Mitteilungen des Leuchtturmwächters am Iltisfriedhof). Hammerhaie habe ich selbst mehrfach in der Tsingtaubucht gesehen.

Von anderen Meeresprodukten wären noch zu nennen Krabben, Muscheln, Tintenfische, Austern, Trepange (Holothurien, ein in China sehr geschätztes Nahrungsmittel) und eßbare Meeresalgen.

Frische Fische. Betrachten wir nun die Verwendung der Fänge, so kommt Frischfischfang zunächst für die europäischen Bewohner des Kiautschougebietes und der leicht von dort erreichbaren Städte wie Schanghai, Chefoo u. a. in Betracht. Aber auch die Verwendung auf weitere Strecken, selbst bis Peking und Tsinanfu würde im Winter gar keine und in den heißen Monaten nur geringe Schwierigkeiten machen, wenn die Eisenbahnen für geeignete Einrichtungen interessiert würden. Des weiteren würde auch noch der Transport von Tafelfischen (nicht auf Eis, sondern nach dem neuen Gelatinierverfahren behandelt) nach Deutschland zu erwägen sein.

Gesalzene und getrocknete Fische. Wichtiger als diese Art der Verwendung ist dagegen die von gesalzenem und getrocknetem Fisch, der tage- und wochenlange Transporte aushalten und bis weit ins Innere Chinas versandt werden könnte, wo stets Nachfrage vorhanden ist. Schon jetzt, wo die Fische häufig in mangelhaftem Zustande ins Innere gelangen, finden sie überall Absatz.

Die zur Herstellung von getrockneten und gesalzenen Fischen notwendigen Einrichtungen erfordern nicht übermäßige Kosten, würden aber eine Reihe von weiteren Industrien ins Leben rufen und unserer heimischen Industrie ein reiches Absatzgebiet eröffnen, so für Netze, Tonnenmaterial, Konservenbüchsen, Konservierungsmittel u. v. a., ganz abgesehen von Fischdampfern und deren Zubehör.

Fischkonserven. Schon seit Jahren tritt Japan mit seinen Fischkonserven in Amerika und Europa als Konkurrent auf. So mit Fischbrut, getrocknet in Dosen zur Bereitung von Suppen, Fischeiern, in Dosen gesalzen, Austern und Muschelsuppe in Dosen, Aalbrut in Öl, Sardinen in Öl, Fischpudding. Aalbrut (Montée) wird im Frühjahr in Tsingtau in sehr großen Mengen gefangen und frisch in gebratenem Zustande gegessen.

Fischmehl und Fischdünger. Von ganz besonderer Bedeutung dürfte für unsere Kolonie die Herstellung von Fischdünger und Fischfuttermehl werden, da sich hierzu jeder Abfall eignet. Wenn man bedenkt, daß bei einer Reihe großer Fische der Kopf allein, der der Frachtersparnis wegen abgeschnitten wird, fast 40 Prozent des Gesamtgewichts ausmacht und daß dieser Verlust durch Verarbeitung zu Dünger wieder gutgemacht wird; daß ferner alles, was an minderwertigen Fischen an Land kommt, oder was dort verdirbt, zu einem vorzüglichen Dünger verarbeitet werden kann, und daß selbst der kleinste Fischer in der Lage ist, diese Abfälle zu sammeln, zu trocknen und an die Fabrik abzuliefern, in der sie verarbeitet werden, so ergibt sich daraus ohne weiteres die Rentabilität solcher Unternehmungen. Fischdünger (Fischguano) ist überaus reich an Stickstoff und phosphorsaurem Kalk. Aus diesem Grunde ergibt auch Fischfuttermehl, das ebenfalls aus Köpfen und minderwertigen Fischen hergestellt wird, ein billiges, vorzügliches Mastfutter für Milchkühe, Schweine, Schafe und Geflügel, das z. B. in unseren deutschen Küstenprovinzen und in Hannover viel verwendet wird. Eine ausführliche Arbeit über den Wert von Fischdünger und Fischfuttermehl von Professor F. Lehmann-Göttingen findet sich in den Mitteilungen des deutschen Seefischereivereins 1900, S. 63 u. ff.

Austern- und Hummerzucht. Es dürfte keine Schwierigkeiten machen, die für Austernzucht geeignete Küste des Schutzgebietes mit größeren und ertragreicheren Austern zu besetzen an Stelle der jetzt vorhandenen kleinen Austern. Ebenso bietet die Küste die Möglichkeit von Hummer- und Langustenzucht, die heutzutage nach den Erfolgen der Amerikaner und nach den Untersuchungen Appellöfs und Ehrenbaums keinen technischen oder natürlichen Schwierigkeiten mehr begegnet.

Für die Austernzucht würde die Küste von Fuschanso bis Schatzeku geeignet sein. Für Hummer- oder Langustenzucht käme die Küste bei Kap Jäschke in Betracht. Die chinesischen Fischer an diesen Küsten würden vielleicht ohne große Schwierigkeiten vom Gouvernement abgefunden und die Fischereigerechtigkeit von letzterem gepachtet werden können. Oder es wäre die Beteiligung der Chinesen selbst ins Auge zu fassen.

Krabbenfischerei. Die schon seit langer Zeit in der Kiautschoubucht betriebene Garnelenfischerei mit ihren reichen Erträgen, die von chinesischen Aufkäufern zu den niedrigen Preisen von 12 Käsch für das chinesische Pfund aufgekauft, in Säcke verpackt und, trotzdem sie schnell verderben, weit ins Innere versandt werden, ließe sich durch geeignetes Verfahren in größerem Maßstabe nutzbar machen, da in Deutschland außerordentliche Nachfrage nach diesem Artikel ist und der Bedarf nur zu einem kleinen Teil aus Ostsee und Nordsee gedeckt werden kann.

Aalhäute. Der an der Küste Schantungs in großen Mengen vorkommende Meeral (Conger), dessen junge Brut, wie schon unter Fischkonserven erwähnt, eine vorzügliche Delikatesse in frischem und eingemachtem Zustande bietet, läßt sich, da er seiner Gräten wegen wenig beliebt ist, durch Verwendung seiner Häute ebenfalls nutzbar machen. Aalhäute werden zu Fäden zum Vernähen von Wunden verarbeitet und im Binnenlande wegen ihrer Haltbarkeit zur Befestigung von Dreschflegeln verwertet.

Fischöl und Medizinaltran. Während aus der Leber fast aller Fische sich ein Rohtran gewinnen läßt, der allen Anforderungen der Industrie entspricht, läßt sich nach Erfahrungen, die in Chile gemacht sind, aus der Leber von Haifischen und Rochen ein Medizinallebertran herstellen, der den höchsten Anforderungen der Pharmakopöe gerecht wird. Aus dem Jahre 1900 liegt eine Mitteilung vor, daß von Japan nach Deutschland für eine halbe Million Yen Fischöl (neuerdings auch für Motorenbetrieb verwendet) ausgeführt wurde, nach Belgien für 217 410 Yen,

nach Frankreich für 46 266 Yen, nach Großbritannien für 29 350 Yen und nach Österreich für 3678 Yen.

Meeresalgen. Was an eßbaren oder anderweitig verwendbaren Algenarten, die schon 1899 in der japanischen Fischereistatistik mit 2,2 Mill. *M* Wert angegeben sind, sich an den Küsten Schantungs vorfindet, bedarf noch näherer Untersuchung.

Fragen wir nun, auf welche Weise der Fischreichtum des chinesischen Meeres für unsere Kolonie nutzbar gemacht werden kann, so muß sich diese Ausnutzung auf eine gründliche fortdauernde biologische und hydrographische Erforschung des Meeres gründen. In der Denkschrift, betreffend die Hebung der deutschen Seefischerei (Mitteilungen des deutschen Seefischerei-Vereins 1885, S. 93), heißt es:

„Allgemein wird auch in denjenigen Staaten, deren Fischerei viel höher entwickelt ist als die unsere, anerkannt, daß zu einem zweckmäßigen und erfolgreichen Betrieb der Seefischerei genaue Kenntnis über die verschiedensten Verhältnisse der Meere, über Lebensweise, Nahrung, Wanderungen und Laichen der Fische und über zahlreiche andere Dinge eine notwendige Vorbedingung sind. Diese Verhältnisse, die noch nirgends auch nur in groben Umrissen bekannt sind, können nur durch regelmäßige wissenschaftliche Untersuchungen erforscht werden. Überall werden jetzt daher zu diesem Zwecke Beobachtungsstationen an den Seeküsten gegründet, und die erhaltenen Resultate sind schon von erheblichem Einfluß auf die Fänge der von ihnen unterrichteten Fischer gewesen. Die Verwendung von Staatsmitteln wird sich in hohem Grade als produktiv erweisen und auf Grund solcher Arbeiten werden vielfach den Fischern an Ort und Stelle zweckmäßige Ratschläge über geeignete Fangplätze, Fanggeräte usw. erteilt werden können."

Hydrographie und Biologie. Während sich die hydrographischen Untersuchungen hauptsächlich auf die Feststellung des Salzgehaltes, der Temperaturen und Strömungen in den verschiedensten Teilen und Tiefen des Meeres zu erstrecken hätten, würde es Aufgabe der biologischen Erforschung sein, den Gehalt des Meeres an Plankton und anderer Fischnahrung, die Laichzeiten und Laichgründe und schließlich das biologische Verhalten der Fische und anderer Seetiere festzustellen.

Zur Erledigung der biologischen Fragen würde die Errichtung einer schwimmenden biologischen Station notwendig werden, ähnlich wie eine solche für Kanada in den Mitt. d. D. Seefischereivereins 1902, S. 454, beschrieben ist. Sie besteht aus einem Prahm von etwa 20 m Länge und 6,5 m Breite mit einem Aufbau von 17 m Länge und 5 m Breite zur Aufnahme der Arbeits- und Wohnräume. Um den Aufbau läuft eine Plattform zur Aufstellung von Pumpen und anderen Apparaten.

Wenn ich die Kosten der vorerwähnten kanadischen Station zu den mir noch erinnerlichen Verhältnissen unseres Schutzgebietes in Betracht ziehe, so wären die dort angegebenen Summen statt in Golddollars in Mex. Dollars zu setzen. Es wären also nötig für den Bau und die Einrichtung der schwimmenden Station 5000 bis 6000 Mex. Dollar und für die jährliche Unterhaltung 2000 bis 2500 Dollar. Eine kleine Handbibliothek würde der Station als Reichsinstitut aus den Beständen des Ministeriums für Landwirtschaft und des Reichsamts des Innern zu beschaffen sein, weitere Teile durch Interessierung der in Betracht kommenden Verlagsbuchhandlungen. Durch die Herausgabe von wissenschaftlichen Veröffentlichungen aus dem Bereich der Station würde ein Tauschverkehr mit denen ähnlicher Institute der ganzen Welt einzuleiten sein.

An Stelle einer schwimmenden Station würde natürlich vorteilhafter eine größere feste Station an Land mit zugehörigem Fahrzeug sein, deren Kosten sich aber, abgesehen von dem Fahrzeug, auf das Dreifache und deren Unterhaltung sich auf das Doppelte der schwimmenden Station belaufen würden.

Die für die hydrographischen Aufgaben nötigen Angaben könnten von S. M. Schiffen erfragt werden. Die notwendigen schwierigeren Bestimmungen (des Gasgehaltes) oder Titrationen könnten dem Gouvernementsapotheker gegen Entgelt übertragen werden.

Wie hat sich nun die praktische Durchführung einer Hochseefischerei in Tsingtau zu gestalten?

Um ein solches Unternehmen auf die notwendige gesunde breite Basis zu stellen, bedarf es einer Flotte von 6 bis 8 Fischdampfern und 4 bis 6 Motorloggern. Die Kosten hierfür einschließlich der industriellen Anlagen an Land würden nach einem vorläufigen detaillierten Überschlag ein Aktienkapital von etwa 2 Mill. *M* erforderlich machen, das zum Teil von Chinesen aufgebracht werden müßte, um den Absatz nach dem Innern sicherzustellen, da ein rein deutsches Unternehmen den Argwohn und den Widerstand der chinesischen Kreise hervorrufen würde. Ein derartig hohes Kapital ist natürlich nur aufzubringen, wenn Fehlschläge nach aller erdenkbaren Möglichkeit ausgeschlossen und die Menge der Fänge und ihr Absatz dauernd sichergestellt sind.

Ein wichtiger Punkt ist das Verhalten der chinesischen Fischergilden. Vor etwa 12 Jahren ist ein ähnliches Unternehmen, das von Schanghai aus betrieben werden sollte, an dem Widerstand der dortigen Fischergilde gescheitert. Neuerdings scheint dieser jedoch beseitigt zu sein, nach der Gründung des englischen Hochseefischereiunternehmens in Schanghai zu schließen. In Tsingtau liegen die Verhältnisse wesentlich günstiger. Es dürfte gelingen, die Fischer des Schutzgebietes selber und durch sie auch die der benachbarten Küsten von dem Vorteil eines solchen großen Unternehmens zu überzeugen, durch das sie selbst einen bequemen Absatz für ihre Fänge haben würden und das ihnen die restlose Verwendung jeden Fanges selbst im verdorbenen Zustand in den zugehörigen industriellen Anlagen gewährleisten würde.

Dies würde natürlich nicht plötzlich geschehen können, aber allmählich und mit Ausdauer und unter Beseitigung aller Vorurteile wäre dies zu erreichen; ganz besonders dann, wenn es gelingt, die chinesischen Firmen des Schutzgebietes und vielleicht auch des weiteren Hinterlandes zur Beteiligung an dem Unternehmen heranzuziehen. Die kürzlich erfolgte gesetzliche Zulassung von kleinen Aktien in unserem Schutzgebiet dürfte ebenfalls zur Erleichterung des Unternehmens beitragen.

Aus allem diesem geht hervor, daß es nicht angebracht erscheint, sofort mit einem Aktienunternehmen zu beginnen, das der geringste Fehlschlag in Mißkredit bringen und das dadurch statt zum Vorteil zum Schaden des Schutzgebietes ausschlagen würde. Unerläßlich erscheint deshalb ein Vorunternehmen, das die Fischereiverhältnisse genau prüft, mit den einzelnen chinesischen Kreisen Fühlung nimmt und in dem oben angeführten Sinne vorgeht.

Für dieses Vorunternehmen dürfte allein die Errichtung einer Art von biologischen Station in Frage kommen. So wünschenswert es nun auch wäre, mit einer solchen in dem weiteren oben angegebenen Maßstabe zu beginnen, so würde doch bei etwas gutem Willen von seiten des Stationsleiters und Entgegenkommen von seiten der zuständigen Behörden eine solche in kleinem Umfange genügen. Diese Station würde am besten der chinesischen Hochschule in einer geeignet erscheinenden Weise anzugliedern sein, vielleicht so, daß die Tätigkeit des Stationsleiters auch der Hochschule nutzbar gemacht wird, indem er zu gewissen naturwissenschaftlichen Vorlesungen (Zoologie und vergleichenden Anatomie, Entwicklungsgeschichte, Parasitenkunde, Pflanzenphysiologie, Zoologisch-zootomischer Kurs usw.), wie sie für die Medizinstudierenden in Deutschland in Frage kommen, herangezogen wird.

Schließlich wäre noch daran zu erinnern, daß ein Platz gefunden werden muß, der zur Anlegestelle für Fischdampfer geeignet ist und in dessen Nähe Raum

genug wäre zur Errichtung eines Lagergebäudes (Auktionshalle) mit Eislager, Räucherei, Salzerei, Trocknerei, Konservenfabrik, Dünger- und Fischfuttermehlmühle, Netztrockenplatz und anderes mehr in Verbindung mit dem Bahngeleis.

Sollte sich wider alles Erwarten nach Verlauf eines Jahres die tatsächliche Unmöglichkeit einer rationellen Hochseefischerei von Tsingtau aus herausstellen, so würden doch die wissenschaftlichen Ergebnisse der Meeresforschung voraussichtlich so groß sein, daß es einen bedauerlichen Verlust bedeuten würde, wenn die Ergebnisse des einen Jahres nicht noch durch die Forschungsresultate eines zweiten Jahres ergänzt und vervollständigt würden. Deutschland würde damit zur wissenschaftlichen Erforschung Chinas, speziell des chinesischen Meeres, den ersten Schritt getan haben.



Fechtturnier des Offizier-Fecht-, -Turn- und -Spiel-Vereins zu Kiel.

Durch Beschluß der Generalversammlung des Vereins wurde das diesjährige Fechtturnier auf den 16. März festgesetzt. Bei der Wahl dieses Zeitpunktes war angenommen, daß die Schiffe der Flotte im Hafen anwesend sein würden; zum großen Bedauern des Vereins trat dies nicht ein; auch lagen die von der Flotte vorgeschlagenen Zeiten so ungünstig, daß im Interesse der übrigen Mitglieder nicht darauf eingegangen werden konnte.

Da Seine Majestät der Kaiser auch in diesem Jahre die Gnade gehabt hat, dem Verein einen besonderen Preis — Bronzefigur: Fechter von Marcuse — zu spenden, so gestaltete sich das Turnier sehr interessant, anregend und belehrend.

Zum Kampfe hatten sich gemeldet:

1. für leichte Säbel: 10 Herren,
2. für Florett: 3 Herren.

Nachdem am 15. die Ausscheidungskämpfe stattgefunden hatten, traten am 16. März 5 und 3 Herren zum Entscheidungskampfe an.

Als Sieger gingen hervor:

A. Säbel:

Oberleutnant zur See Adam — Kaiserpreis,
Hauptmann Quedenfeldt — II. Preis,
Oberleutnant zur See Sellschopp — III. Preis,
Kapitänleutnant Kleyenstüber — IV. Preis,
Oberleutnant zur See Georges — V. Preis.

B. Florett:

Marine-Generaloberarzt Dr. Nahm — I. Preis,
Hauptmann Quedenfeldt — II. Preis.

Den Schluß des Turniers bildete ein Schaufechten des Fechtmeisters des Vereins Signor Botti mit dem Fechtmeister Neralitsch aus Berlin.

Ebenso wie im letzten Jahre hatte sich zu den Schlußkämpfen eine größere Anzahl Herren und Damen in der Turnhalle des Vereins als Zuschauer eingefunden. Frau Kontreadmiral Koch hatte es in liebenswürdiger Weise übernommen, den Siegern die Preise zu überreichen. Die Fechtweise der Mitglieder des Vereins zeigte nach Ansicht des Herrn Vorsitzenden und der Herren Schiedsrichter einen erheblichen Fortschritt gegen die Vorjahre; es trat deutlich erhöhte Gewandtheit, Sicherheit und Eleganz zutage. Es steht zu erwarten, daß der Verein einer gedeihlichen Entwicklung entgegengeht.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Von einer eingehenden Besprechung der nachstehenden uns zugegangenen Bücher müssen wir wegen Raummangels absehen; wir beschränken uns daher auf die kurze Erwähnung:

Rangliste der Kaiserlich Deutschen Marine für das Jahr 1912. Berlin, Ernst Siegfried Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. Preis 2,50 M.

Rangliste der Königlich Preußischen Armee und des XIII. (Königlich Württembergischen) Armeekorps für 1912; in demselben Verlag. Preis 2,50 M.

Einteilung und Standorte des Deutschen Heeres. Berlin, Liebelsche Buchhandlung. Preis 0,30 M.

Der amerikanisch-englische Schiffahrtstrust. Morgan-Trust mit besonderer Berücksichtigung seiner Beziehungen zu den deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften. Von Dr. Paul Overzier. — Berlin, Carl Heymanns Verlag. — Preis 4 M.

Dr. Overzier behandelt in gewissem Sinne den gleichen Gegenstand, dem wir im vorigen Jahrgang Seite 948 in dem Werk von Adolf Goetz: „25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik" eine Besprechung widmeten. Nach einer allgemeinen Darlegung der Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt und ihrer inneren Berechtigung schildert der Verfasser die Veranlassungen, die zur Bildung des amerikanisch-englischen Trusts geführt haben, und legt sodann dar, wie die Vertreter der deutschen Schiffahrtsgesellschaften es zwar ablehnten, diesem Syndikate beizutreten, wie sie aber doch in voller Wahrung ihrer Nationalität und Selbständigkeit es verstanden, aus dem Zusammenarbeiten mit ihm Vorteile zu ziehen, und wie der auf diese Weise zustande gekommene Vertrag als ein großer Erfolg der deutschen Vertreter Ballin und Dr. Wiegand angesehen werden muß. Bei der Natur des Gegenstands erfordert das Studium des vorliegenden nicht zu umfangreichen Buches einige Aufmerksamkeit, es darf aber als eine erschöpfende und gründliche Bearbeitung eines volkswirtschaftlich höchst wichtigen Themas der Aufmerksamkeit der beteiligten Kreise besonders anempfohlen werden.

Der im Verlage der Königlichen Hofbuchhandlung E. S. Mittler & Sohn erschienene **„Katalog der Bibliothek des Königlich Preußischen Großen Generalstabes"** stellt sich dar als ein Folioband von 927 Druckseiten, von denen 244 durch das alphabetische Register in Anspruch genommen werden. 22 Seiten umfaßt die „systematische Einteilung", die erkennen läßt, daß die gesamte Bücherei in zwei große Gruppen zerfällt, eine „Allgemeine Abteilung und militärische Wissenschaften" und eine zweite Gruppe „Nichtmilitärische Wissenschaften", unter denen insbesondere das die ganze Erde umfassende geschichtliche Material einen sehr breiten Raum einnimmt. Innerhalb der einzelnen Stoffgebiete sind wiederum Gruppen und Untergruppen gebildet, in denen die einzelnen Werke nach dem Zeitpunkt ihres Erscheinens — zweite Auflage unmittelbar hinter der ersten — eingereiht sind. Auch das „Marinewesen" nimmt in der Bücherei einen stattlichen Raum für sich in Anspruch, wenngleich hier natürlich die Spezialbücherei des Reichs-Marine-Amts reichhaltiger aus-

gestattet erscheint. Die Bibliothek dient in erster Linie den dienstlichen Zwecken des Generalstabes, doch steht sie auch den Behörden und Offizieren der Armee und Marine, und mit Erlaubnis des Bibliothek-Vorstandes auch Zivilbehörden und Zivilpersonen zur Benutzung offen. Eine Erleichterung der Benutzung, wie sie das Bücherverzeichnis der Bibliothek des Marineamtes durch Beifügung der Buchnummern zu den Personennamen im alphabetischen Verzeichnis bietet, war bei der auf eine fortlaufende Nummernfolge verzichtenden umfangreicheren Bücherei des Generalstabes leider nicht angängig; man muß deshalb, da die einzelnen Abschnitte in sich chronologisch und nicht alphabetisch geordnet sind, zunächst auf den angegebenen Seiten suchen. Für Studienzwecke ist die Herausgabe des Kataloges jedenfalls überaus dankenswert.

Moltkes Kriegslehren. 3. Teil. Die Schlacht. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. — Berlin 1902. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung.

Aus den einzelnen Werken Moltkes werden seine Ansichten und Gedanken über Schlachtleitung, Offensive und Defensive, Zusammenwirken der Waffen, Abbrechen, Rückzug und Verfolgung zusammengestellt und durch zahlreiche kriegsgeschichtliche Beispiele erläutert. Es ist ein ungemein interessantes und fesselndes Werk, das mit diesem 3. Band abgeschlossen vorliegt und die gesamte Geistesarbeit Moltkes übersichtlich zusammenfaßt. Zugleich bildet es den Abschluß der Veröffentlichungen des Generalstabes aus dem Nachlaß Moltkes. Dem 3. Band sind 51 vortreffliche Karten beigegeben.

Einzelschriften über den russisch-japanischen Krieg. Die Kämpfe am Schaho. Heft 41 bis 46. (Sonderbeihefte der Streffleurschen Zeitschrift.) Wien 1911/12, Seidel & Sohn.

Unter der Fülle von Schriften, die über den russisch-japanischen Krieg veröffentlicht werden, nehmen die österreichischen Einzelschriften durch ihre außerordentliche Gründlichkeit und Sorgfalt der Bearbeitung eine anerkannte Stellung ein. Die vorliegenden Hefte behandeln die Zeit vom 10. bis 12. Oktober während der Schlacht am Schaho. Die russische Offensive wird von den Japanern mit einem Gegenangriff beantwortet, der sehr bald die Russen in die Verteidigung wirft. Die zahlreichen beigegebenen Karten sind, wie immer, ganz vortrefflich.

Der russisch-japanische Krieg 1904 bis 1905. Von Oberst Breit. II. Teil: Vom Gefecht am Jalu bis einschl. der Kämpfe bei Wafangou. — Wien 1902, Seidel & Sohn. — Preis 12 Kr.

Auf Grund der neuesten Quellen und der Bearbeitungen des österreichischen und preußischen Generalstabes hat der Verfasser seine erschöpfende, sorgfältige Darstellung im vorliegenden 2. Band bis Mitte Juni 1904 weitergeführt. An jeden operativen oder taktischen Abschnitt knüpft er vortreffliche kritische Betrachtungen, so daß das Buch ganz besonders für das Studium empfohlen werden kann. Die beigegebenen Karten zeichnen sich durch vortreffliche Ausführung und sehr übersichtliche, genaue Truppeneinzeichnungen aus. Es ist ein gediegenes Buch.

Kolberg 1806/07. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. Mit 2 Übersichtsskizzen und 4 Plänen. — Berlin 1912. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 9,60 *M.*

Die denkwürdige Verteidigung Kolbergs durch Gneisenau hat, obwohl sie einen Richtpunkt in dem unglücklichen Feldzuge von 1806/07 bildet, merkwürdigerweise bis jetzt keine eingehende, auf amtlichem Material beruhende Darstellung

gefunden. Es ist daher erfreulich, daß der Generalstab nunmehr diese Lücke ausgefüllt und eine auf Grund der in den Kriegs- und Staatsarchiven vorhandenen Urkunden bearbeitete, ausführliche und klare Geschichte dieser Belagerung veröffentlicht hat, wobei auch das französische Kriegsarchiv benutzt ist. Das Buch ist nicht nur von militärischer Bedeutung, sondern wird in den weitesten Kreisen Interesse erregen und im Volke die Erinnerung an diese denkwürdigen Ereignisse wachrufen.

Die Führung in den neuesten Kriegen. Operatives und Taktisches. 1. Heft: Das russische Oberkommando in der europäischen Türkei im Kriege 1877 bis 1878. Von Generalmajor Frhr. v. Freytag-Loringhoven. Mit 7 Karten. — Berlin 1912. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 2,75 *M.*

Der Verfasser geht von dem Gedanken aus, daß in einem zukünftigen großen europäischen Kriege keine besondere Überlegenheit, weder der Zahl noch der Waffenwirkung nach, hervortreten wird, daß vielmehr das moralische Element und das Geschick der Führung aller Verbände, der größten wie der kleinsten, den Ausschlag geben wird. Unter diesem erweiterten Gesichtspunkt der Führung will der hochverdiente Verfasser die wichtigsten Erscheinungen der neuesten Kriege in einzelnen Heften zusammenfassen. Je weniger der einzelne Offizier imstande ist, aus der Literatur aller dieser Kriege sich das für die Praxis Wichtigste selbst zusammenzufassen, um so wertvoller wird ihm ein so sachkundiger Führer wie der General v. Freytag sein.

Lehnerts Handbuch für den Truppenführer. Für Feldgebrauch, Felddienst, Herbstübungen, Übungsritte, Kriegsspiel, taktische Arbeiten, Unterricht von Immanuel (Major). Dreiunddreißigste, unter Berücksichtigung der neuesten Vorschriften umgearbeitete Auflage. Mit zahlreichen Zeichnungen und Übersichtstafeln. — Berlin 1912. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis gebunden 1,50 *M.*

Wir nehmen Veranlassung, auf das Neuerscheinen des altbewährten Handbuches hinzuweisen, das, nach den neuesten Vorschriften berichtigt, zum Nachschlagen in der Praxis wie zum Studium für die Anfänger in gleicher Weise geeignet ist. Bemerkt sei, daß auch die Luftschiffahrt mit den notwendigsten Angaben in dem Handbuch Aufnahme gefunden hat.

Deutsche Jugenderziehung und Pfadfinderbewegung. Von Hauptmann Frhr. v. Seckendorff, Metz-München 1912. — Pfadfinder-Verlag. — Preis 90 Pfg., 10 Exemplare je 75 Pfg.

Wir nehmen Gelegenheit, wie die sonstigen Veröffentlichungen bezüglich der Pfadfinderbewegung auch die hier vorliegenden beiden Vorträge der Beachtung unserer Leser anzuempfehlen. Wenn es dieser Bewegung wirklich gelingt, auch die Jugend, die „die Schürze des Handwerkers trägt“ — mehr noch wird es sich um die Bluse des Fabriklehrlings handeln — ins Freie hinauszuführen und für eine ideale und nationale Gesinnung zu gewinnen, so wird sie sich eines großen Erfolges rühmen können. Leider läßt uns unsere eingehende Beschäftigung mit dem Gegenstand einstweilen bezweifeln, daß dieser Erfolg schon erreicht ist.

Der Aufstieg Napoleons. Im Auftrage des Hermann Hüffer-Vereins verfaßt von Dr. Alfred Herrmann, Privatdozent an der Universität Bonn. Mit neun Skizzen im Text und zwei Karten in Steindruck. — Berlin 1912. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 14 *M.*

Der vorliegende Band ist das Ergebnis mehr als sechsjähriger Arbeit in den Archiven in Wien, Berlin und London, und es ist klar, daß man einem solchen

Werke nicht im Rahmen einer kurzen Notiz gerecht werden kann. Der weitere Titel des Buches lautet: „Krieg und Diplomatie vom Brumaire bis Luneville". Demgemäß bietet es als wichtigste äußere Ereignisse die Blockade Genuas, die Schlacht von Marengo, den Feldzug von Hohenlinden und sodann die umfangreichen Verhandlungen, die schließlich zum Frieden von Luneville führten. Während das Studium des ganzen Werkes natürlich eingehende und ausdauernde Hingebung erfordern würde, darf die Lektüre einzelner Kapitel, wie z. B. die Kämpfe um Genua und die Schilderung der Marengo-Schlacht, als ein Genuß bezeichnet werden. Auch hieraus schon kann man ersehen, daß es Menschen sind, die in den Ereignissen wirken, und daß der Genius nicht geboren wird, sondern erst durch Kampf und Erfahrungen zu dem Gipfel gelangen kann, auf dem er als geschichtliche Persönlichkeit vor unseren Augen steht. Das Werk ist trotz seines Umfanges nicht ganz vollständig; ein Schlußkapitel: „Die Nordische Allianz 1800 bis 1801" soll erst noch als besondere Abhandlung in der Historischen Vierteljahrsschrift folgen. Die beigegebenen Karten und Skizzen geben uns einen allgemeinen Anhalt, zum eingehenden Studium des Werkes würde die Benutzung von Spezialkarten und Meßtischblättern unentbehrlich sein. Wer die Muße hat, sich diesem Werke zu widmen, wird die aufgewendete Mühe reichlich belohnt finden.

Dr. Erich Kaufmann, Privatdozent in Kiel: **Das Wesen des Völkerrechts und die clausula rebus sic stantibus.** Rechtsphilosophische Studie zum Rechts-, Staats- und Vertragsbegriffe. — Tübingen, J. C. B. Mohr. 1911. XII u. 231 Seiten. — Geheftet 6 *M.*

Die völkerrechtliche clausula rebus sic stantibus ist im Wesen verschieden von der privatrechtlichen des innerstaatlichen Subordinationsrechts. Die völkerrechtliche Klausel wird zurückgeführt auf ein Grundrecht des Staates, das Selbsterhaltungsrecht, das allem völkerrechtlichen Vertragsrechte die Grenze setzt: „Alle Staatsverträge haben als Verträge des Koordinationsrechts eine immanente Grenze; sie sollen und wollen uns binden, solange die Macht- und Interessenlage, die zur Zeit des Abschlusses bestand, sich nicht so ändert, daß wesentliche Bestimmungen des Vertrages mit dem Selbsterhaltungsrechte der kontrahierenden Staaten unvereinbar werden." Die Abhandlung, die nach Erörterung geschichtlicher Zeugnisse für die Klausel in weitausholender und tiefgehender Weise das Problem und die aufgestellten Ansichten erörtert, dürfte nur für den Fachgelehrten geschrieben sein. Dr. B.

Professor Dr. Dove: **Marokko und die wirtschaftspolitischen Beziehungen in Afrika zwischen Deutschland und Frankreich.** Vorträge der Gehe-Stiftung zu Dresden. 4. Band 1912. — Leipzig, B. G. Teubner. — Preis 1 *M.*

In dem 34 Seiten umfassenden Vortrage zeigt der bekannte Geograph, was wir im Hinblick auf die Bedürfnisse unserer Volkswirtschaft von unseren kolonialen Besitzungen erwarten müssen, und wie weit deshalb für uns ein wirtschaftlicher Mitbewerb und Einfluß in Marokko notwendig ist. Frankreichs Lage gegenüber seinem Kolonialbesitz ist überall weit günstiger als die unsere, seine Bedürfnisse angesichts der stehengebliebenen Bevölkerungszahl lange nicht so dringlich. Von einer Kritik der gegenwärtigen politischen Gestaltung dieser Frage sieht der sein Thema streng objektiv erörternde Verfasser ab, nur an einer Stelle bemerkt er hinsichtlich der Behandlung der Kongofrage: „ob wir hier mit besonderem Glück vorgegangen, das mag hier füglich unerörtert bleiben."

Der unter dem Ehrenvorsitz des General-Feldmarschalls Frhrn. v. der Goltz stehende „Pfadfinderbund" gibt eine Jugendzeitung: **„Der Pfadfinder"** heraus —

Druck und Verlag von Otto Spamer, Leipzig — die mit guten Abbildungen ausgestattet, von der Betätigung und den Bestrebungen der Pfadfinder Kunde gibt. Diese „unserer Jugend" gewidmete Arbeit ist gewiß in hohem Grade anerkennenswert, nur müßte sie, wenn sie wahren Nutzen stiften soll, ihren Weg bis zu jener „schulentlassenen Jugend" finden, die jetzt leider zumeist für eine vaterländische Weltanschauung und Lebensauffassung verloren geht. Der Führer auf diesem Wege ist uns leider bisher noch immer nicht erstanden.

Der Führer der Gefechtsbagage, zugleich Handbuch für die Adjutanten und die Führer der großen Bagage. Von Oberleutnant Hummel. — Berlin 1912. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 1 *M.*

Ein recht praktisches kleines Handbuch für den Führer der Bagage, das für die Verpassung der Pferdeausrüstung, die Bespannung der Fahrzeuge, die kriegsmäßige Führung der Bagage auf dem Marsch, im Gefecht und in der Unterkunft eine sehr lehrreiche und beachtenswerte Anweisung gibt.

Napoleons Leben. Von ihm selbst. Übersetzt und herausgegeben von Conrad. 6. Band. — Stuttgart, R. Lutz. — Preis 6 *M.*

Mit dem vorliegenden Band schließt die 1. Abteilung des Werkes, der der Herausgeber die Überschrift „Meine Siege" gegeben hat. Sie endet mit der Schlacht von Marengo. Nach den Niederschriften von Montholon, Gourgaud und Bertrand hat der Herausgeber die eigene Darstellung Napoleons übersetzt und kritisch zusammengestellt. Wenn diese Darstellung auch keineswegs immer der historischen Wahrheit entspricht, ist sie doch sicher von hohem Interesse. Das elegant ausgestattete Werk wird daher seine Leser finden. Weitere vier Bände sollen folgen.

Die Handfeuerwaffen, ihre Entwicklung und Technik. Von R. Weiß, Hauptmann und Batteriechef im Fußartillerie-Regiment von Dieskau. Mit 69 Textabbildungen. — Verlag Teubner in Leipzig. — Preis gebunden 1,25 *M.*

Als 364. Bändchen der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" erscheint ein Werk, das in gedrängter Zusammenstellung die Entwicklung und Technik der Handfeuerwaffen in übersichtlicher, auch für den Laien verständlicher Form, unterstützt durch zahlreiche Abbildungen, behandelt. Eine Zusammenstellung des Aufbaues und der Leistungen, der wichtigsten seit 1800 zur Einführung gelangten Armeegewehre beschließt die unter Berücksichtigung des umfangreichen Stoffes mit viel Mühe und Sachkenntnis auf kleinem Raum zusammengefaßten Erläuterungen. Das Buch wird auch für Unterrichtszwecke zu verwenden sein.

In demselben Verlage erscheint als Band 366 der vorbezeichneten Sammlung:

Australien und Neuseeland. Von Robert Schachner, außerordentl. Universitätsprofessor in Jena. Mit 23 Abbildungen im Text. — Preis gebunden 1,25 *M.*

Der Verfasser hat über ein und ein halbes Jahr in Australasien zum Studium von Land und Leuten geweilt, darunter drei Monate als gewöhnlicher Arbeiter, um auf diese Weise den Volkscharakter kennen zu lernen. Seine Ausführungen über Land und Bevölkerung, Staatsverfassung, Volkswirtschaft, Arbeiterverhältnisse und Sozialgesetzgebung in Australien und Neuseeland sind sehr interessant. Frk.

Der „Deutsche Wehrverein" legte uns auch seine dritte Schrift: **„Heeresvorlage und allgemeine Wehrpflicht"** von Oberstleutnant a. D. Frhrn. v. der Osten-Sacken vor. — Verlag des Deutschen Wehrvereins Berlin. — Wir genügen unserer Pflicht durch Erwähnung des Schriftchens. Im Interesse ihrer weitesten Verbreitung dürfte eine wesentlich geringere Preisstellung anzuempfehlen sein.

Beiträge und Forschungen, Urkundliche, zur Geschichte des Preußischen Heeres. Herausgegeben vom Großen Generalstabe, Kriegsgeschichtliche Abteilung II. Heft 20. Das Gaudische Journal des Siebenjährigen Krieges. Feldzüge 1758 bis 1763. 1912. — E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 2,45 *M*.

Das vorbenannte Heft bildet die Fortsetzung des im 3. Heft der „Beiträge" behandelten ersten Teiles des Gaudischen Journals, das die Feldzüge von 1756 und 1757 zum Gegenstand hatte. Die vorliegende Darstellung bietet besonderes Interesse durch die Schilderung des Anteils, den Gaudi an dem schließlichen Erfolge der Schlacht von Torgau für sich in Anspruch nehmen darf. Sie nötigt in mancher Beziehung zu einer Nachprüfung der bisherigen Geschichtsauffassung. Mit diesem Heft umfassen nunmehr die „Beiträge" vier stattliche Bände, die einen überaus wertvollen Bestandteil unserer kriegsgeschichtlichen Literatur darstellen.

Das durch den Oberpostassistenten M. Schmitz in Cöln nach amtlichen Quellen bearbeitete **„Postbuch"** (Postbuchverlag in Schrimm) liegt zum Preise von 1,25 *M* in 22. Auflage vor. Es enthält u. a.: die Versendungs- und Zollvorschriften, das Notwendige aus der Postordnung, dem Postgesetz und dem Weltpostvertrage, Tarife aller Art für den In- und Auslandsverkehr (Paketposttarif für In- und Ausland), Scheckverkehr, Umrechnungstabellen für den ausländischen Postanweisungsverkehr, Verzeichnis aller deutschen Postanstalten, der deutschen Postorte im Auslande, der wichtigeren Postorte in Österreich-Ungarn nebst einer für den jeweiligen Ort besonders ausgerechneten Zonentabelle zur Berechnung des Paket- und Geldbriefportos, ferner das Straßenverzeichnis von Berlin, Verzeichnis der Nachbarpostorte, Telegraphen- und Fernsprechverkehr, die Bestimmungen über den Ortsschnell- und Eilabholungsdienst, den Giroverkehr, die seit kurzem zugelassenen Brieftelegramme und Überseetelegramme zu halber Gebühr u. a. m. Das „Postbuch" wird für die militärischen und Verwaltungsbureaus, soweit sie es nicht bereits benutzen, von Interesse sein.

Alte Schiffsmodelle aus dem Hause der Schiffergesellschaft zu Lübeck. 12 Tafeln mit Erläuterungen. Herausgegeben von Professor Dr. Franz Schulze, Lübeck. — Verlag von Bernhard Nöhring.

Die Notwendigkeit, die jedem Besucher der alten Hansestadt wohlbekannten Schiffsmodelle aus dem „Schifferhaus" zu reinigen, gab Gelegenheit, diese, nachdem sie herabgenommen, einer genaueren Prüfung zu unterziehen. Leider fehlen jegliche Urkunden über den Ursprung und das Alter der Modelle, die wohl zumeist dem Hause von Angehörigen der Gesellschaft gestiftet sind, sie reichen von sehr alten Formen bis zu einer erst in unseren Tagen unmodern gewordenen Brigg. Wie es zumeist bei derartigen Modellen der Fall ist, geben auch diese keinen zuverlässigen Maßstab; es kam den Verfertigern mehr auf eine treue Darstellung der Takelage an, auch verbot wohl die Notwendigkeit, die Schiffe von unten her zu betrachten, dem Schiffsrumpf die naturgetreuen Abmessungen zu geben. — Wie dem auch sei — wie das Stadtbild Lübecks dem Vorüberfahrenden noch heut die alte ihres Bürgerstolzes frohe Hansestadt in fast unverwischten Zügen zeigt, so sind diese Modelle ein Wahrzeichen jenes Wagemutes und jenes Zielbewußtseins, das die Hanse auf ihre einst viel gepriesene Höhe hob. Mit einem Gefühl der Rührung wird gerade der Seemann diese Zeichnung einer großen Vergangenheit betrachten, und man wird den Herausgebern danken dürfen, daß sie den gebotenen Anlaß benutzten, die alten Schiffe der „modernen" Gegenwart in so guten Bildern von neuem vorzuführen.

Luft- und Meeresströmungen. Von Professor Dr. Franz Schulze, Direktor der Navigationsschule in Lübeck. Mit 27 Abbildungen und Tafeln. — Verlagshandlung Göschen in Leipzig. — Preis 0,80 *M*.

Im vorliegenden Bändchen Nr. 551 der „Sammlung Göschen" hat der im nautischen Lehrfach rühmlichst bekannte Verfasser alles Wissenswerte über Luft- und Meeresströmungen niedergelegt. Für Nichtseeleute sind nautische Erklärungen vorausgeschickt, die im Verein mit den Karten und Abbildungen das Verständnis wesentlich erleichtern.

Dr. Richard Hennig: **Alfred Nobel, der Erfinder des Dynamits und Gründer der Nobelstiftung.** Eine biographische Skizze. Mit 12 Abbildungen. — Stuttgart 1912. Verlag der Technischen Monatshefte (Franckh'sche Verlagshandlung). — Geheftet 1 *M*, in Leinenband 1,80 *M*.

Nach der vorstehend genannten Skizze zu urteilen, muß Alfred Nobel ein Sonderling von höchster Eigenart gewesen sein. Der Erfinder des wichtigsten Zerstörungsmittels war zugleich von dem Wunsche beseelt, gerade hierdurch den Krieg aus der Welt zu schaffen, und diesem Ziele gilt seine Stiftung, die neben der Förderung der Wissenschaft insbesondere dem Zwecke der Verbrüderung der Völker und der Verbreitung der Friedenskongresse dienen soll. Erfreulich ist, daß den größten Anteil an den unter den Kulturvölkern verteilten Preisen bisher die deutschen Bewerber errungen haben. Besonderes Interesse bieten die idealen Beziehungen Nobels zur Gräfin Berta Kinsky, die unter dem Namen v. Suttner bekannter geworden ist. Man wird ihr wie Nobel glauben dürfen, daß es ihnen mit ihren Friedensbestrebungen ernst war, wenn auch durch dieses edle Wollen die Grausamkeit der Tatsachen nicht aus der Welt geschafft wird. Es erscheint vom technischen wie vom allgemein menschlichen Standpunkt betrachtet recht lohnend, der gut geschriebenen Skizze eine Stunde der Muße zu widmen.

Das Buch von den Meerleuten. Nach alten Volkssagen erzählt von Gerhard Krügel. Mit Bildschmuck von Ernst Liebermann. — Reutlingen, Verlag von Enßlin & Laiblin. — Preis 3,50 *M*.

In dem stimmungsvoll ausgestatteten Buche schildert Gerhard Krügel eine lange Reihe jener zum Teil uralten Sagen, die in dem geheimnisvollen Rauschen der See, in ihrem Glitzern beim Vollmondschein und in dem schaurigen Heulen des Sturmes in der Winternacht ihren Ursprung haben. Es war gewiß ein vortrefflicher Gedanke, in unserem selbstgefälligen Zeitalter gerade diese alten Geschichten ins Gedächtnis zurückzurufen. Sie werden ihren Eindruck auch auf einen „blasierten" Leser nicht verfehlen. Ob die Angehörigen des Mannschaftsstandes, an die der Herausgeber besonders dachte, für sein Buch das nötige Verständnis, und ob sie namentlich Freude an einem derartigen Lesestoff haben werden, möchten wir gleichwohl als nicht zweifelsfrei bezeichnen.

In der **„Kriegstechnischen Zeitschrift"** — Heft 10 für 1911 — weist Oberleutnant Preu vom 124. Infanterie-Regiment auf eine von der Firma Raimund Finsterhölzl in Ravensburg konstruierte, in der Form einer Patronentasche tragbare elektrische Signallampe hin, die auch bei den Landungskorps der Marine verwendbar sein dürfte. Wir unterlassen deshalb nicht, den gedachten auch als Sonderabdruck bei E. S. Mittler & Sohn erschienenen Aufsatz der Beachtung anzuempfehlen.

Im Verlage „Deutsche Schiffahrt" G. m. b. H., Berlin, erscheint seit dem Beginn des laufenden Jahres eine von C. A. Patzig-Berlin und E. Fitger-Bremen

herausgegebene Zeitschrift **„Deutsche Schiffahrt“.** Das neue Blatt widmet sich in der Hauptsache der Handelsschiffahrt in allen ihren Beziehungen einschließlich der Binnenschiffahrt. Einer uns vorliegenden Probenummer sind einige schwarz gehaltene Illustrationsbeilagen hinzugefügt. Das Blatt soll in monatlich zwei Heften zum Vierteljahrspreise von 5 *M* erscheinen, einzelne Hefte 1 *M*. Das Unternehmen erscheint jedenfalls der Unterstützung würdig.

Der Untergang des Deutschen Reiches. Die Schlacht auf dem Birkenfelde in Westfalen 191 . . Von Major de Civrieux, Paris. Mit einem Vorwort von Major Driant, Nancy. — Verlag Gerhard Stalling, Oldenburg i. Gr. — Preis 1 *M*.

Gerhard Stallings Verlag erwarb sich ein Verdienst, indem er das vorstehend benannte Pamphlet in deutscher Übersetzung einem größeren Publikum zugänglich machte. Wir müssen von einem näheren Eingehen darauf grundsätzlich absehen; leider müssen wir befürchten, daß die darin liegende Mahnung von der großen Zahl der Besserwissenden in den Wind geschlagen werden wird.

Die **„Naturwissenschaftlich-Technische Volksbücherei der Deutschen Naturwissenschaftlichen Gesellschaft e. V.“**, herausgegeben von Dr. Bastian Schmid — Verlag von Theodor Thomas in Leipzig, Königstraße 3 —, legt uns die nachstehenden Hefte vor:

„Wie unsere Ackererde geworden ist“, von Dr. E. Blanck,
„Wetterkunde“, von E. Wernicke und
„Bilder aus dem Vogelleben“, von Dr. Gingler.

Nach unseren Beobachtungen können Sachen dieser Art sehr wohl auf das Interesse von Lesern aus dem Mannschaftsstande rechnen, vielleicht nehmen deshalb die Verwalter der betreffenden Büchereien Veranlassung, die Hefte dieser „Bücherei“ einer Prüfung zu unterziehen.

Der deutsche Gedanke in der Welt. Von Paul Rohrbach. Sammlung: „Die blauen Bücher“. — Verlag von Karl Robert Langewiesche, Düsseldorf und Leipzig. — Preis 1,80 *M*, gebunden 3 *M*.

Unter dem obigen Titel hält Paul Rohrbach gewissermaßen eine Musterung über die gesamten gegenwärtigen Zustände des deutschen Volkes ab, indem er dabei zugleich in eine Prüfung darüber eintritt, welche Entwicklung danach für die nächste Zukunft und für die kommenden Geschlechter zu gewärtigen ist. Rechtzeitig kommt seine Warnung, zu erwägen, ob es etwa besser ist, einige Millionen zu sparen, um Milliarden für die Zukunft aufs Spiel zu setzen. Wie bei allen Schriften Rohrbachs drängt sich dem aufmerksamen Leser auch hier an vielen Stellen die Anschauung auf, daß auch ein anderer Standpunkt zu den von ihm behandelten Gegenständen vertretbar ist, niemand aber wird mit der Anerkennung zurückhalten, daß er bestrebt ist, soweit wie immer möglich die Dinge „an sich“ zu betrachten und daraus nach bestem Wissen und aus reicher Erfahrung einwandfreie Schlüsse abzuleiten. So bietet auch diese Arbeit einen überaus anregenden Lesestoff, und bei allem Vorbehalt wird man das Buch nicht anders als mit der Anerkennung aus der Hand legen, daß ein auf hoher Warte stehender Beobachter bestrebt war, seinen Leser an dem Schatze seiner Arbeitsergebnisse freigebig teilnehmen zu lassen. „Die blauen Bücher“ behandeln im übrigen für einen nicht ganz anspruchslosen Leserkreis Gegenstände aus dem Gebiete der Kunst und Wissenschaft, ohne dabei auf Sondergebiete einzugehen. Es wird uns freuen, gelegentlich wieder über eine ähnlich wertvolle Erscheinung aus dieser Sammlung berichten zu können.

Die Zustände in der Unterelbe und ihren Nebenflüssen im Jahre 1911. Von Dr. med. Georg Bonne, Klein-Flottbek. — Hamburg 1912, Verlag von Gebrüder Lüdeking.

Dr. Bonne hat das im Titel erwähnte Thema immer von neuem behandelt. Mehrere der genannten Schriften sind an dieser Stelle besprochen worden — siehe u. a. Jahrgang 1903, S. 523 und 899 —. Den Titel der vorbenannten Schrift ergänzt er durch den Zusatz: „Meiner Vaterstadt Hamburg gewidmet zur 20jährigen Gedenkfeier an die Choleraepidemie 1892". Er behandelt darin die Zustände der Elbe in der Dürre des vorigen Sommers, nach der der Strom erst im vergangenen Winter einen einigermaßen normalen Wasserstand wiedererlangte. Mit seinen Schriften ist Dr. Bonne mannigfachem Widerspruch begegnet, zu dem er insbesondere in der hier vorliegenden Arbeit Stellung nimmt. Wenn wir auch unserseits auf seine Ausführungen nicht näher eingehen können, so nehmen wir um so mehr Veranlassung darauf hinzuweisen, als die deutschen Ströme fast alle unter den von ihm erörterten Mißständen zu leiden haben und diese, abgesehen von ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung, auch die militärischen Interessen in sehr vielfachen Beziehungen nahe berühren.

Lebensweise und Organisation. Eine Einführung in die Biologie der wirbellosen Tiere von Professor Dr. P. Deegener. Mit 154 Abbildungen. — Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. — Preis 5 *M*, gebunden 6 *M*.

Das für einen weiteren Leserkreis bestimmte Buch soll das Interesse an der uns umgebenden Natur wecken und uns lehren, jedes Tier und jede Pflanze als ein sich lebend Entwickelndes zu verstehen, nicht nur zu wissen, wie ein Tier aussieht, sondern warum es so aussieht und aussehen muß, um sein besonderes Leben zu führen. Mit großer Sachkenntnis sind aus der unendlichen Zahl der wirbellosen Tiere einige Exemplare herausgegriffen und hinsichtlich ihrer Entstehung und Lebensführung bis in die kleinsten Einzelheiten zergliedert. Sehr gute Abbildungen erleichtern das Verständnis der Ausführungen des Verfassers. Das Buch wird hauptsächlich in Lehrerkreisen Freunde finden. Frk.

Weltreise. Führer auf einer Reise um die Erde. Zweite Auflage 1912. Mit 32 Karten, 55 Plänen und 2 Tafeln. (Meyers Reisebücher.) I. Teil: Indien, China, Japan. II. Teil: Vereinigte Staaten von Amerika. — Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien. — 2 Bände in Leinwand gebunden 25 *M*.

Der oben genannte Reiseführer wird denen, die davon praktischen Gebrauch machen können, in hohem Grade willkommen sein, denen aber, die daheim bleiben müssen, wird es Vergnügen bereiten, darin herumzublättern. Sind uns doch trotzdem die meisten Namen wie Singapore, Hongkong oder San Francisco nur ein Klang, während wir hier Gelegenheit finden, die Stadtpläne zu studieren, von denen allerdings namentlich der letztgenannte eine geradezu abschreckende Linienführung aufweist. Daß es fast allenthalben außer den Gasthäusern auch Restaurants, Bars und deutsche Bierhäuser gibt, wird dem Phantasie-Reisenden eine beruhigende Gewißheit sein, zumal da er meistens hoffen darf, seine Bestellung in deutscher Sprache an den Mann bringen zu können. Aber abgesehen davon erscheint uns dieser Führer eine mustergültige Leistung und sein Erscheinen in zweiter Auflage trotz des nicht geringen Preises ein Beweis dafür, daß die Nachfrage von seiten der deutschen Reisenden groß genug war, um dieses buchhändlerische Unternehmen lohnend zu machen. Wir nehmen an, daß unseren Auslandsschiffen das Buch bekannt ist, den Seeoffizieren, die nach draußen gehen, sei dasselbe bestens anempfohlen.

Meer und Küste bei Wangeroog und die Kräfte, die auf ihre Gestaltung einwirken. Von W. Krüger, Marine-Oberbaurat in Wilhelmshaven. Mit 12 Abbildungen im Text und 6 Tafeln. — Berlin 1911, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn.

An der offenen Küste treibt der Westwind die Wipfel der Bäume in ihrem Wachstum nach Osten, an den Inseln, die dem Festlandstrand an der Nordsee vorgelagert sind, drängt er die Sände immer weiter, vom Strande aus betrachtet, nach rechts, und er würde noch größere Verschiebungen hervorrufen, wenn nicht die Wassermassen der Elbe und Weser und außerdem menschliche Arbeit seinem Wirken Einhalt geböten. Wie lange diese Kräfte gegeneinander wirkten, um die heutige Gestaltung der friesischen Inseln und insbesondere ihres östlichen Vorpostens zustande zu bringen, ist nicht bekannt, einen lehrreichen Einblick aber gewähren außer dem Text der obigen Schrift insbesondere die beigegebenen Textskizzen und Karten, die auf den ersten Blick wie anatomische Präparate wirken. Die Schrift, die den Vorarbeiten und der Bauleitung bei der Korrektion der Jade ihre Entstehung verdankt und ihren Zwecken zunächst gewidmet ist, verdient eine allgemeinere Beachtung, insbesondere die Angehörigen der Marine sollten nicht unterlassen, sie kennen zu lernen.

Ferdinand von Schill und seine Getreuen. Nach zeitgenössischen Quellen mitgeteilt von Karl Brunner. — Druck und Verlag von August Scherl, Berlin. — Preis 90 Pfennige.

Die Bibliothek August Scherl bringt in Serie C4 — Geschichte — mit diesem Bande die streng historischen Aufzeichnungen eines Freundes und Waffengefährten des Husarenmajors von Schill, des Leutnants Georg Bärsch, der den Schillschen Zug mitmachte und dem Blutbade in Stralsund nur dadurch entrann, daß er vorher von Schill nach Rügen entsandt wurde. Ein besonderer Abschnitt behandelt die Tragödie von Wesel, die Verurteilung und Erschießung der 11 Offiziere des Schillschen Korps. Die Heldengestalten der Männer, die in hingebender Vaterlandsliebe starben, werden dem Leser in der schlichten, lebenswahren Erzählung des Zeitgenossen vorgeführt als leuchtendes Beispiel soldatischer Treue. Das Buch eignet sich für Mannschaftsbüchereien. Frk.

Als wir noch jung gewesen. Erinnerungen vom k. u. k. Vizeadmiral d. Res. Arthur Chiari. — Verlags-Akt. Ges. vormals R. v. Waldheim, Joseph Eberle & Co. in Wien. — Preis 3,50 *M*.

Die ursprünglich nur für den Kameradenkreis bestimmt gewesenen Aufzeichnungen, die jetzt in Buchform dem österreichischen Flottenverein gewidmet sind, bringen Selbsterlebtes aus den Werdejahren der österreichischen Marine. Mit echtem Seemannshumor schildert der Verfasser die guten alten Zeiten, wie die damaligen Auslandsschiffe ihre Reisen meist unter Segel machen mußten, um Kohlen zu sparen, die Ausbildung der Mannschaften sich hauptsächlich auf Segelexerzieren und Reinigungsdienst erstreckte und beim „Klarschiff" neben der „Konzentration" der feierliche Moment des Enterns mit aufgepflanztem Bajonett als Glanzpunkt der Übung betrachtet wurde. Die lustigen Episoden aus dem Leben des Seeoffiziers vor rund 40 Jahren werden allen unseren Lesern viel Vergnügen bereiten. Das Buch kann für Kasinobüchereien besonders empfohlen werden. Frk.

Im Verlage von Wilhelm Weicher, Berlin W 30, dessen Zeitschrift „Vereinigung Heimat und Welt" wir im Märzheft erwähnten, wird eine weitere Zeitschrift, **„Wissen ist Macht"**, herausgegeben, die in kurzen Aufsätzen Fragen des öffentlichen Lebens sowie andere technische, wirtschaftliche und ethische Gegenstände in einer

dem allgemeinen Verständnis angepaßten Form behandeln will. Die im Einzelbezug auf 30 Pfg., für 12 Hefte auf 3 *M* berechneten, in Buchform gehaltenen Blätter wären vielleicht zur Auslegung in den Unteroffizier-Speisezimmern sowie für die Deckoffiziermessen an Bord geeignet.

Der gleiche Verlag bringt von demselben Verfasser in dritter Auflage den Band Nr. 84 der Sammlung Göschen:

Nautik. Kurzer Abriß des täglich an Bord von Handelsschiffen angewandten Teils der Schiffahrtskunde.

Die neue Auflage enthält verschiedene Verbesserungen, veraltete Methoden sind fortgelassen. Der Anhang enthält eine dankenswerte Übersicht über sämtliche Navigationsschulen Deutschlands, die Anfangsdaten ihrer Kurse und Schlußprüfungen. Die astronomischen Aufgaben sind für 1913 vorausberechnet. Frk.

Deutschland sei wach! Gedicht von Graf Hans Bernstorff, Korvettenkapitän a. D. Für Volkschor in Musik gesetzt von Simon Boen. — Würzburg, Kgl. Universitätsdruckerei H. Stürtz, A. G.

Die vorbezeichnete „Vertonung" wird uns von sachkundiger Seite als wohlgelungen bezeichnet; sie ist gleicherweise für einstimmigen Volkschor mit Klavier- oder Musikbegleitung wie auch für einstimmigen Männerchor à capella geeignet. Die Klavierausgabe kostet 1,20 *M*, die Singstimme einzeln 15 Pfg., 50 Stück 3,50 *M*, 100 Stück 5 *M* usw. Neunstimmige Blechmusik 3 *M*, Ausgabe für Männerchor 80 Pfg. Das dem Großadmiral v. Koester gewidmete Musikstück sei der Beachtung der Leiter unserer militärischen Gesangvereine anempfohlen.

Lieutenant de vaisseau Castex: **L'envers de la guerre de course.** La vérité sur l'enlèvement du convoi de Saint-Eustache, par Lamotte-Picquet (Avril-Mai 1781). — En vente à la Librairie Militaire L. Fournier. 264, Boulevard St-Germain. Paris. Mit einer Karte. — Preis 2 fr.

Auch die Franzosen haben sich von den Lehren der „jungen Schule" abgewendet und erkannt, daß die eigentliche Aufgabe des Seekrieges die Seeschlacht ist. Doppeltes Interesse bietet aus diesem Gesichtspunkt die Arbeit des Lieutenant de vaisseau Castex. Er zeigt an einem kriegsgeschichtlichen Beispiel, dem Entsatz von Gibraltar durch Admiral Darby angesichts der Belagerer und der spanischen Flotte, wohin es führt, wenn der Admiral es vorzieht, seine Flotte für zukünftige Taten „zu erhalten", wo die militärische Klugheit es unbedingt erfordert, „sie einzusetzen". Auch Lamotte-Picquets Kreuzfahrt, wenn sie auch schließlich von einem Zufallserfolge gekrönt war, stand unter dem Zeichen, daß es ein Unglück sein würde, mit der herannahenden englischen Flotte zusammenzutreffen, und ungemein charakteristisch schildert der Verfasser die Angst in Versailles und in Brest, bis man den kühnen Kreuzeradmiral wieder in Sicherheit wußte. Die kleine Studie — 55 Seiten — wird die Zeit des Lesers nicht zu sehr in Anspruch nehmen und wird insbesondere als ein Beweis für die Abkehr von der solange in Frankreich anerkannten Lehre auch bei uns des lebhaften Interesses militärischer Leser sicher sein.

Külz, Dr. L.: **Grundzüge der kolonialen Eingeborenenhygiene.** Beiheft 8 zum XV. Bande des Archivs für Schiffs- und Tropenhygiene. 1911. — Leipzig bei Joh. Ambros. Barth. — Preis 3 *M*.

In höchst anregender und fesselnder Darstellung behandelt diese gedankenvolle Schrift des als Kolonialschriftsteller über ärztliche Kreise hinaus rühmlichst bekannten Kameruner Regierungsarztes die Fragen der Eingeborenenhygiene in den Kolonien,

und zwar nicht allein vom ärztlichen Standpunkte, sondern auch in ihren Beziehungen zur Kolonialwirtschaft und -Verwaltung. Die Arbeit verdient deshalb die Beachtung aller sich ärztlich, politisch und wirtschaftlich in den Kolonien betätigenden Kreise.

Dr. W.

Ein moderner Regent. Ernst Ludwig, Großherzog von Hessen und bei Rhein. Von Hans R. Fischer. In Elzevier-Ausstattung mit Bildnis. — Verlag von Emil Roth in Gießen. — Preis 1,50 *M*, in elegantem Leinenband 2 *M*.

Zum zwanzigjährigen Regierungsjubiläum des Großherzogs erscheint die vorgenannte ungemein lesenswerte kleine Schrift, auf die wir hier nicht näher eingehen können, die wir aber jedenfalls der Beachtung unseres Leserkreises anempfehlen möchten.

Roms Kampf um die Weltherrschaft. Von Professor Dr. Kromayer. („Aus Natur und Geisteswelt." Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen aus allen Gebieten des Wissens. 368. Band.) — Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. 8. 1912. — Preis geheftet 1 *M*, in Leinwand gebunden 1,25 *M*.

Der durch seine Erforschung antiker Schlachtfelder besonders dazu berufene Verfasser stellt in den Mittelpunkt der Betrachtung den zweiten punischen Krieg. Hier zeigt er an der Hand sehr guter farbiger Kärtchen, wie es Hannibal am Trasimenischen See, bei Cannae und an der Trebia gelang, die römischen Heere zu umfassen und vernichtend zu schlagen, bis er schließlich durch die Fechtweise des Fabius Cunctator aus Italien herausmanövriert und in die südlichsten Teile der Halbinsel gedrängt wurde. Dem der Marine angehörigen Leser ist der zweite punische Krieg in seinen Einzelheiten durch die Betrachtungsweise Mahans bekannt, er vermißt daher in der obigen Darstellung die notwendige Hervorhebung des Einflusses der Sperrung des Seeweges auf das schließliche Schicksal Hannibals. Abgesehen davon kann die alte Generation unter uns nur immer wieder bedauern, daß man auf den Schulen vor 40 Jahren nichts Besseres wußte, als uns die Jahreszahlen von Cannae usw. einzubläuen. In der Darstellung Kromayers und Mahans wird diese geschichtliche Epoche unter allen Umständen das lebhafteste Interesse der Schüler in Anspruch nehmen, und auch einem militärischen Leserkreise sei die Durchsicht der vortrefflichen kleinen Schrift bestens empfohlen.

Politik und Massenmoral von Dr. A. Christensen, Charlottenlund (Dänemark). IV. und 211 Seiten. 8. — Verlag von B. G. Teubner, Leipzig und Berlin. — Preis geh. 3 *M*, geb. 3,60 *M*.

Das vorbenannte Buch beschäftigt sich mit dem interessanten Gegenstand, daß das Menschengeschlecht, in den harten Rahmen der Tatsachen eingeengt, von jeher bestrebt war, zu diesen von einer selbstgeschaffenen Phantasiewelt aus Stellung zu nehmen. Da der einzelne gegenüber den Tatsachen machtlos ist, schließt er sich mit den andern zur „Masse" zusammen, die, selbst urteilslos, im Banne der Suggestion für moralisch das hält, was ihr nützlich ist. Sie läßt sich am liebsten durch Schlagworte leiten, die ihre Bedeutung oft noch behalten, nachdem sie ihren Inhalt längst verloren haben. Im Laufe der Jahrhunderte haben diese Massenmotive ihre Grundlagen gewechselt, einst religiöse, beruhen sie jetzt zumeist auf dem Boden der Politik, die nach außen im Raubtrieb und Machttrieb sich geltend macht, im Innern im Parlamentarismus ihre Betätigung sucht. In diesem erblickt man das Allheilmittel, weil sein Auftreten mit gewissen wertvollen technischen Fortschritten zusammenfiel, in Wahrheit aber gewinnt mit seinem Überwiegen das „durch Sachkenntnis nicht getrübte Urteil" die Oberhand. Fordert zwar in dem Buche jeder Satz zu kritischer Be-

trachtung heraus, so ist es doch in erster Linie für kritische Leser geschrieben, die bestrebt sind, das eigene Urteil nach Möglichkeit gegenüber der Massensuggestion zu verteidigen. Das Buch ist keine Nachmittagslektüre, es lohnt sich aber ungemein, ihm eine Reihe von Stunden ernsten Studiums zu widmen.

Das Ostseegebiet. Von Dr. Gustav Braun, Privatdozent der Geographie, Abteilungsvorstand am Institut für Meereskunde in Berlin. („Aus Natur und Geisteswelt." Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen aus allen Gebieten des Wissens. 367. Bd.) — Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. — Preis gebunden 1,25 *M*.

Die in Buchform erschienenen Greifswalder Vorlesungen des Verfassers behandeln das Ostseegebiet als germanisches Mittelmeer, vom modern geographischen Standtpunkt aus betrachtet. Die Bildungsgeschichte des Meeres und Ausgestaltung der Küsten von der Eiszeit an, die Besiedelung der Küstenländer, Veränderungen des Ostseegebiets in der Gegenwart, Wasserverhältnisse der Ostsee, das Klima und schließlich der Ostseebereich als Wohn-, Produktions- und Verkehrsgebiet werden besprochen. Eine Übersicht über die einzelnen Landschaften und wichtigsten Seestädte an der Ostsee beschließt das zu tieferem geographischem Betrachten anregende kleine Bändchen.

In demselben Verlage ist in dritter Auflage als Band 98 erschienen:

Die deutschen Kolonien: Land und Leute. Von Dr. Adolf Heilborn in Steglitz bei Berlin. Mit zahlreichen Abbildungen. — Preis 1,25 *M*.

Trotz der reichhaltigen Literatur über unsere Kolonien hat sich diese übersichtliche Zusammenstellung über alles Wissenswerte aus unseren Kolonialgebieten anscheinend bewährt, da eine dritte Auflage erscheint. Dieselbe enthält bereits die Kongo-Kompensationen und wird durch ihr auf engen Raum verteiltes reichhaltiges Material jedem Leser den gewünschten Aufschluß über Land und Leute unserer Kolonien geben. Frk.

Eine gesunde Jugend: ein wehrkräftiges Volk. Von Oberlehrer Dr. med. Ferdinand Schmidt-Gründler, Halle a. S. 83 Seiten, gr. 8. — Verlag B. G. Teubner, Leipzig. — Preis 1,40 *M*.

Der Verfasser erörtert einen Gegenstand, der auch uns interessiert. Unter Hinweis auf die Behandlung dieser Fragen in England weist er nach, wie bei uns unter dem Übermaß der geistigen Anforderungen die körperliche Ausbildung noch immer zu kurz kommt und sich zum Teil auf unrichtigen Bahnen bewegt. Der Verfasser darf bei allen, denen die Gesundheit und Wehrkraft des heranwachsenden Geschlechts am Herzen liegt, lebhafter Anteilnahme sicher sein.

Die Freunde der von uns im Jahrgang 1911, S. 552, erwähnten Landerziehungsheime von Dr. Herrmann Lietz entfalten neuerdings für den von ihnen vertretenen Gedanken eine lebhafte Werbetätigkeit. Es liegen uns zwei Schriften vor:

Dr. Hermann Lietz: **Die deutschen Landerziehungsheime.** Gedanken und Bilder mit 176 Abbildungen. — Leipzig bei R. Voigtländer. — Preis 4 *M*

und:

Über die deutschen Landerziehungsheime. Urteile aus der letzten Zeit. Herausgegeben von den Freunden der deutschen Landerziehungsheime (Eingetragener Verein). Als Manuskript gedruckt. Ostern 1912.

In der letzteren Schrift ist auch unser oben erwähnter Hinweis abgedruckt. Bei dem Interesse, das die Marine für ihren Offiziernachwuchs an einer auf körper-

liche Gesundheit und praktische Lebensauffassung gerichteten Jugenderziehung zweifellos hat, unterlassen wir nicht, auch jetzt wieder unsere Leser auf die neuen Veröffentlichungen aufmerksam zu machen. Sie geben einen hochinteressanten Einblick in Verhältnisse und Bestrebungen, die einer Unterstützung von seiten aller Vaterlandsfreunde zweifellos würdig sind.

Zur Geschichte Bremens. Von Staatsarchivar Dr. v. Bippen, und **Korrektion der Unter- und Außenweser** von Oberbaudirektor Bücking. — Ecksteins Biographischer Verlag. Berlin W. 62, Lützowplatz 6. — Preis 10 *M.*

Das vorstehend benannte stattliche Heft bildet einen Ausschnitt aus dem unter Förderung des heimgegangenen Bürgermeisters Dr. Marcus herausgegebenen Prachtwerk „Der Staat Bremen". Dr. v. Bippen ist der Verfasser des von uns im Jahrgang 1905, Seite 663, besprochenen dreibändigen Werkes „Geschichte der Stadt Bremen", während Oberbaudirektor Bücking zu den berufenen Mitarbeitern von Franzius, dem Oberleiter der Korrektionsarbeiten gehört. Das Heft bietet außer einigen Abbildungen eine Reihe von Karten, die besonders einleuchtend die Fahrwasserveränderungen in der Wesermündung zur Anschauung bringen. Interessant ist die Feststellung, daß Bremen nur dadurch, daß ihm seine staatliche Selbständigkeit erhalten blieb, in der Lage war, das gewaltige Werk der Weser-Korrektion zu unternehmen, während es hiermit zugleich in sehr wesentlichen Beziehungen eine Angelegenheit des gesamten Deutschen Reiches förderte. Anderseits wurde Bremen die Durchführung seines Werkes nur dadurch ermöglicht, daß ihm seine Zugehörigkeit zum Reiche und dessen zielbewußte Friedenspolitik einen fest begründeten Staatskredit gewährleistete. In dieser nicht immer genügend beachteten Wechselwirkung beruht nicht für Bremen allein die wesentlichste Bedeutung der wirtschaftlichen und politischen Zusammenfassung der deutschen Stämme.

Die geschichtliche Entwicklung des Befestigungswesens vom Aufkommen der Pulvergeschütze bis zur Neuzeit. Von Reuleaux, Major beim Stabe des 1. Westpreußischen Pionier-Bataillons Nr. 17. Mit 30 Bildern. (Sammlung Göschen Nr. 569.) — G. J. Göschensche Verlagshandlung in Leipzig. — Preis in Leinwand gebunden 80 Pfg.

Nachdem die Umwallungen von Danzig, Posen und Magdeburg beseitigt sind, redet der Verfasser fast nur noch von Dingen, die der Vergangenheit angehören. Auch in unseren Jugendtagen hatten die alten Bastionen und Ravelinen bereits mehr ein malerisches als ein militärisches Interesse. Das schließt nicht aus, daß an dieser Entwicklung des Befestigungswesens, die mit den Fortschritten der Bewaffnung Hand in Hand ging und durch sie bedingt war, noch jetzt ein sehr erhebliches Interesse im allgemeinen wie für militärische Kreise im besondern obwaltet. Wir werden in dem mit sehr guten Abbildungen ausgestatteten knappen Werkchen eine ungemein anschauliche Belehrung finden. Bemerkt sei, daß hier das Wort „Bild" als Verdeutschung von „Figur" gesetzt ist. Die Bilder geben in der Hauptsache Grundrisse und einige Übersichtsskizzen.

Der Volksvereinsverlag in M.-Gladbach, dessen vortreffliche kleine Schriften zur Staatsbürgerkunde wir bereits mehrfach erwähnten, vervollständigt seine Sammlung durch ein **Heer- und Marine-Adreßbuch.** Preis 40 Pfg., postfrei 45 Pfg. Es ist dies ein Überblick über die Einteilung von Armee und Marine unter Angabe der Standorte der einzelnen Truppenteile, ferner über die Behörden, Truppenübungsplätze usw. Bei der Marine ist eine Einteilung der Flotte und eine Liste der Schiffe beigefügt. Wenn der Herausgeber einen Hinweis auf notwendige Verbesserungen

wünscht, so sei hiermit empfohlen, beim „Reichs-Marine-Amt" erstens dieses selbst und sodann Zentralabteilung, Medizinalabteilung, Justitiariat und Nachrichtenbureau gesperrt zu drucken, da diese Abteilungen selbständig sind und deshalb von den Dezernaten unterschieden werden müssen.

Einteilung und Dislokation der russischen Armee und Flotte nebst Übersichten über die Kriegsformationen und Kriegsetats und einer Eisenbahnskizze. Nach russischen Quellen bearbeitet. 30. Ausgabe. **Einteilung und Dislokation der französischen Armee und Flotte** nebst Übersichten über die Kriegsformationen. 9. Ausgabe. April 1912. Abgeschlossen 20. März 1912 von Carlowitz Maxen, Major z. D. — Berlin. Militärverlag von Zuckschwerdt & Co. — Preis 2,40 *M* bzw. 2,20 *M*.

Zwei Hefte, die in Tabellenform mit knappen Erläuterungen, sofern kein eingehendes Studium beabsichtigt wird, einen auch die Namen der oberen Befehlshaber enthaltenden Überblick über den Sollbestand der beiden benannten Armeen an Mannschaften, Pferden und Kriegsmaterial bieten. In der wohl durch die zahlreichen Auflagen gewährleisteten Voraussetzung ihrer Zuverlässigkeit sind diese Hefte für Nachschlagezwecke sehr geeignet. Früherer Hinweis auf beide Schriften siehe Jahrgang 1908, Seite 1488.

Vom **Hamburgischen Kolonialinstitut** ging uns das Verzeichnis seiner Vorlesungen für das Sommerhalbjahr 1912 zu.

Sonst und jetzt im Königlichen Invalidenhaus Berlin 1748—1912. Vortrag eines Thüringer Kriegskameraden. Der volle Reinertrag ist für einen wohltätigen Zweck bestimmt. — Verlag von Karl Sigismund, Berlin 1912. — Preis 80 Pf.

Die Erinnerungsfeier für Friedrich den Großen gab auch zu dem Erscheinen der oben genannten, mit zahlreichen Abbildungen ausgestatteten kleinen Schrift Veranlassung. Bekanntlich verdankt das einst weit draußen belegene und jetzt vom Verkehr der Weltstadt umbrauste Haus seine Entstehung der Fürsorge des Großen Königs „für unsere Freunde, die alten Soldaten", und es war ein schöner Gedanke, aus diesem Anlaß die Aufmerksamkeit auf jene noch immer weltabgeschiedenen Stätten hinzulenken.

„Aus Natur und Geisteswelt", Band 251: **Die Geschlechtskrankheiten, ihr Wesen, ihre Verbreitung usw.** Von Generalarzt Prof. Dr. Schumburg. — Leipzig 1912 bei B. G. Teubner.

Es ist in hohem Grade dankenswert, daß die bekannte Teubnersche Sammlung auch das obige Thema in den Bereich ihrer Schilderungen einbezogen hat, das bis dahin fast ausschließlich der Winkelliteratur und in der Sache dem Kurpfuschertum überlassen war. Wir nehmen an, daß mit diesem bereits in zweiter Auflage erscheinenden Büchlein weiten Kreisen gedient sein wird.

Der Berliner Zentralverband zur Bekämpfung des Alkoholismus hält auch in diesem Jahr in der Osterwoche einen Cyklus von Vorlesungen über die Gefahren des Alkoholismus und ihre Bekämpfung. Mit diesen Vorlesungen ist eine Führung durch sozialhygienische Einrichtungen verbunden. Bestellungen auf Teilnehmerkarten sind an die Geschäftsstelle des genannten Zentralverbandes — Frau Gerken-Leitgebel — Berlin-Wilmersdorf, Tübinger Straße 1, oder an die Geschäftsstelle des Deutschen Vereins gegen den Mißbrauch geistiger Getränke, Berlin W 15, zu richten.

Jungdeutschlands Pfadfinderbuch. Herausgegeben im Auftrag des Deutschen Pfadfinderbundes in Verbindung mit Hauptmann M. Bayer, Professor Dr. Kemmer, Hauptmann E. Freiherr v. Seckendorff. Von Stabsarzt Dr. A. Lion. 3. neu bearbeitete Auflage (11. bis 15. Tausend). — Verlag der Ärztlichen Rundschau, Otto Gmelin in München-O. 8. — Preis mit vielen Bildern, Anleitung zum Kartenlesen und Winkertafel broschiert 2,50 *M*, gut gebunden 3,50 *M*; bei 10 Exemplaren broschiert nur 2 *M*, gebunden 2,60 *M*.

Der ersten Ausgabe des Pfadfinderbuches widmeten wir im Jahrgang 1909, Seite 901, eine der Bedeutung des Gegenstandes für uns angepaßte Besprechung. Indem wir darauf verweisen, wünschen wir der gerade jetzt wieder außerordentlich regsamen Bewegung den besten Fortgang.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

---

* Attwood, E. L.: Text-book of theoretical naval architecture. 6. Edition. — London 1912. Longmans, Green & Co. 7 sh 6 d.

* Bartunek, J.: Die Austragung von Ehrenangelegenheiten. Wien 1912. L. W. Seidel & Sohn. 2,— *M*.

* Hue de Grais, Graf: Handbuch der Verfassung und Verwaltung in Preußen und dem Deutschen Reiche. 21. Auflage. Berlin 1912. J. Springer. 8,— *M*.

* Jane, F. T.: How to play the naval war game. London 1912. Sampson Low & Co. 7 sh 6 d.

* Lawson, W. R.: Modern wars and war taxes. Edinburgh and London 1912. W. Blackwood & Sons.

* Oppenheim, L.: International law. Vol. I. Peace. 2. Edition. London 1912. Longmans, Green & Co. 18 sh.

* Perris, G. H.: Our foreign policy and Sir Edward Grey's failure. London 1912. A. Melrose. 6 d.

Praktisches Handbuch für den Seeverkehr. Duisburg 1912. „Rhein"-Verlagsgesellschaft m. b. H. 3,— *M*.

* Valois, Admiral z. D.: Marokko-Helgoland. Berlin 1912. Boll & Pickardt. 0,60 *M*.

* Wrede, R.: Der Motorbootsport. Berlin 1912. R. C. Schmidt & Co. 3,— *M*.

* Yexley, L.: The fleet annual and naval year book 1912. London. »The Fleet.« 1 sh.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

Der Dieselmotor als Schiffsmaschine.	D. Y., 19. 4. 12.
The Ljungström steam turbine.	Eg., 19. 4. 12.
Oil-tank steamer driven by Diesel engines.	Ebenda.
The 700-ton turbine-driven French destroyer »Bouclier«.	Ebenda.
The effect of bilge-keels on the rolling of lightships.	Ebenda.
A new marine Diesel engine.	E., 19. 4. 12.
Maschinenanlagen für Kriegschiffe.	Die Turbine, 20. 4., 5. 5. 12.
Die Wirtschaftlichkeit der Diesel-Motorschiffe.	S., Nr. 14, 24. 4. 12.
Propelleruntersuchung und Propellerwirkung.	Ebenda.
Der Handels- und Kriegschiffbau der Welt 1911.	Ebenda.
British and foreign ship building.	E., 26. 4. 12.
Report of shop tests of the starboard propelling unit of the U. S. S. »Henley«.	J. A. E., Vol. XXIV, Nr. 1.
The naval reciprocating steam engine.	Ebenda.
Screw propeller design.	Ebenda.
Marine turbines at reduced speed.	Ebenda.
Unsinkable ships.	S. W., 24. 4. 12.
Argentine battleships »Moreno« and »Rividavia«.	M. E., Mai 1912.
Maximalgrößen von Schiffen.	D. S., 1. 5. 12.
Neue italienische Schlachtschiffe.	St., April 1912.
Second-class cruisers for the british navy.	Eg., 3. 5. 12.
Motor engines for marine work.	E., 3. 5. 12.
Le cuirassé moderne et son importance comme instrument de combat (suite).	M. F., April 1912.
Unsere neuen Linienschiffe.	J. A. M., Mai 1912.
»Town« cruisers.	N. M. R., 8. 5. 12.
The U. St. collier »Neptune«.	E., 10. 5. 12.
Coal or oil-fired marine boilers for the Dutch colonial government.	Eg., 10. 5. 12.
Die Ölmotorenschiffe „Selandia" und „Jutlandia".	M. S., 1912, Nr. 5.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Unfälle mit Geschützen und Munition 1909 bis 1911.	A. M., April 1912.
Impiego delle artiglierie sulle navi monocalibre.	Ri. M., März 1912.
Über die Diphenylaminprobe von Schießbaumwolle.	Z. S. u. S., 15. 4. 12.
The gun versus armor plate.	N., April 1912.
The safety of smokeless powders.	S. A., 20. 4. 12.
Poudres et soutes.	M. F., April 1912.
Zusammenstellung der hauptsächlichsten Geschosse der Land- und Seeartillerie der Großmächte.	Z. S. u. S., 1. 5. 12.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Automatic submarine mines.	Eg., 19. 4., 3. 5. 12.
Torpedo flotillas.	A. N. G., 20. 4. 12.
Le cargo-transport de submersibles »Kanguroo«.	Y., 20. 4. 12.
The Italian submersible boat »Atropo«.	Eg., 26. 4. 12.
New submarine lifting ship for the Russian navy.	Shipbuilding and Shipping Record, Vol. 1, Nr. 1.
Le contre-torpilleur »Dehorter«.	Y., 4. 5. 12.
Le nouvel appareil de relevage pour sous-marins.	Ebenda.
H. M. submarine-boat tender »Adamant«.	Eg., 3. 5. 12; E., 3. 5. 12.
Mines et poseurs de mines de blocus.	Y., 11. 5. 12.
Les mines sous-marines.	M. d. F., 1912, Nr. 20.

Küstenverteidigung, Landungen.

Étude concernant le canon de débarquement.	R. M., März 1912.

Marine- und militärische Fragen.

The Anglo-German naval situation.	N. M. R., 17. 4. 12
Der Bombenwurf aus Flugzeugen.	A. M., April 1912.
La guerre de position.	M. d. F., 1912, Nr. 16.
Einführung des Armeeoffiziers in die Verhältnisse der Seekriegführung.	Vierteljahrshefte f. Truppenführung, 1912, S. 238.
Der türkisch-italienische Krieg.	Ebenda S. 335.
Naval and military aviation.	Eg., 19. 4. 12; E., 19. 4. 12.
Our supplies of food stuffs and raw material in time of war.	J. U. S. I., April 1912.
Die Fehler der russischen Seerüstung 1904 und wir.	U., Mai 1912.
Diesel v. Parsons. German invasion and British defence.	N. M. R., 24. 4. 12.
Le plan d'armement de la flotte pour 1913.	Y., 27. 4. 12.
Naval aircraft.	A. N. G., 27. 4. 12.
Personnel: Conscripts and mercenaries.	U. S. M., Mai 1912.
Port Arthur.	M. W.. 1912, Nr. 56/57.
L'utilisation des officiers anciens.	M. d. F., 1912, Nr. 18.
Training of the special reserve.	A. N. G., 4. 5. 12.
Le personnel mécanicien.	Y., 4. 5. 12.
Le programme naval.	M. F., April 1912.
La législation ouvrière dans la marine.	Ebenda.
Note sur la manoeuvre des bâtiments en groupe.	R. M., März 1912.
Über die Entwicklung der neueren Kriegschiffstypen und ihre taktische Verwendung.	D. F., Mai 1912.
Neutrale Handelsschiffe im Seekriege vor hundert Jahren und heute.	Ebenda.
Kriegsflugzeuge und Kriegsflugzeugwettbewerbe.	J. A. M., Mai 1912.
Reorganization of fleets.	N. M. R., 8. 5. 12.
Die Neuorganisation des französischen Militärluftfahrtwesens.	I. R. A. F., Mai 1912.
Die Erneuerung der russischen Flotte.	Ebenda, Beiheft 140.

Le personnel de conduite des moteurs a combustion interne.	Y., 11. 5. 12.
A flying laboratory.	S. A., Suppl., 4. 5. 12.
Gedanken über die Verwendung von Torpedobooten.	M. S., 1912, Nr. 5.
Modern science and naval warfare.	N. M. R., 15. 5. 12.
Einige der neueren Flugzeuge für militärische Zwecke.	M. A. G., 1912, Nr. 5.
Zur Entwicklung der Landesbefestigung.	M. W., 1912, Nr. 63.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Il bilancio della marina per 1912/13.	Ri. M., Suppl., Februar 1912.
England und Deutschland.	U., Mai 1912.
Das Meer und die große Politik.	Ebenda.
The Mediterranean problem.	N. M. R., 24. 4. 12.
Le budget naval anglais.	M. d. F., 1912, Nr. 17.
The navy estimates.	U. S. M., Mai 1912.
The navy estimates and naval policy.	Ebenda.
Verhooging van het VI^de hoofdstuk der staatsbegrooting voor het dienstjaar 1912.	M. B., 1. 5. 12.
Projet de budget de 1913.	M. d. F., 1912, Nr. 19.

Bildungswesen.

École supérieure.	M. d. F., 1912, Nr. 20.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Panama. Personal impressions of the work on the canal.	S. A., 20. 4. 12.
British shipyards.	N. L. J., Mai 1912.
Schwimmdockberechnung.	S., 8. 5. 12.
Improvements to the port of Antwerp.	E., 10. 5. 12.

Sanitätswesen.

Neuere Untersuchungen über Fleckfieber.	S. T. H., 1912, Nr. 8.

Rechtsfragen.

Türkische Prisengerichtsbarkeit im tripolitanischen Kriege.	Zeitschrift für internationales Recht, Band 12, S. 289.
Die Arbeit der »International law association« 1906 bis 1911.	Ebenda, S. 213.
Die internationalen Seekriegsdeklarationen bis zum Scheitern der Londoner Deklaration im Dezember 1911.	H., 1912, Nr. 16.
Seestraßenordnung.	Ebenda, Nr. 18.
Revision of the articles of war.	A. N. J., 27. 4. 12.

Kolonialfragen.

Die Sprachenverhältnisse im »Moyen Congo«.	Koloniale Rundschau, April 1912.
Die Rechtsgrundlagen der französischen Konzessionsgesellschaften im Kongogebiete.	Zeitschrift f. Kolonialpolitik, April 1912.

Landflucht und Kolonialpolitik.	Koloniale Zeitschrift, 1912, Nr. 16.
Frankreichs Reformpläne in Marokko.	Ebenda, Nr. 19.
Die Eingeborenenschulen in den deutschen Kolonien Afrikas und der Südsee.	Koloniale Rundschau, Mai 1912.
Deutschlands Beziehungen zu Angola.	Ebenda.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Die Meldepflicht der Yachten bei deutschen Konsulaten im Auslande.	Wassersport, 1912, Nr. 16.
Das Monaco-Meeting 1912.	D. Y., 19., 26. 4., 3. 5. 12.; Das Motorboot, 22. 4. 12.
Moderne Schoneryachten.	Velhagen u. Klasings Monatshefte, Mai 1912.
Entwurf einer nationalen Jolle.	D. Y., 3. 5. 12.
Zur gegenwärtigen Lage im deutschen Segelsport.	Ebenda, 10. 5. 12.
Commentaires sur le règlement international de course.	Y., 11. 5. 12.

Geschichtliches.

Der Schiffsbug von Samothrake und seine Ergänzung.	S., Nr. 14, 24. 4. 12.
The struggle of sea power. The navy of France in the past and to-day.	U. S. M., Mai 1912.
Admiral Sir Charles Napier.	N. L. J., Mai 1912.
Dardanellenblockaden in vergangenen Zeiten.	Deutsche Levante-Zeitung, 1. 5. 12.
Guillaume le testu and his work.	The Mariners Mirror, März 1912.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Navy and oil fuel.	N. M. R., 17. 4. 12
Die Funkentelegraphie an Bord.	H., 1912, Nr. 16.
Burning on in steel.	Eg., 19. 4. 12.
L'électricité à bord.	L. M., Suppl., April 1912.
Telegraphie und Telephonie mit Wechselströmen auf weite Entfernungen.	Elektrotechn. Ztschr., 25. 4. 12.
Die praktische Untersuchung von Schmiermitteln.	Zeitschr. für Dampfkessel, 26. 4. 12.
The work of the U. S. Naval radio-telegraphic laboratory.	J. A. E., Vol. XXIV, Nr. 1.
Girdling the globe by wireless.	S. A., 20. 4. 12.
Über die Prüfung feuerfester Steine nach den Vorschriften der Kaiserlichen Marine.	Mitteilungen über Forscherarbeiten auf dem Gebiete des Ingenieurwesens, Heft 116.
Die Funkentelegraphie im Seekriegsrecht.	Annalen des Deutschen Reichs, 1912, Nr. 4.
Geheimhaltung drahtloser Telegramme.	Prometheus, 18. 5. 12.
Alternating current on shipboard.	J. A. E., Vol. XXIV, Nr. 1.

Nautische Fragen.

Das Instrument „Orion“ zur Auswertung astronomischer Bestimmungen.	Sf., 1., 15. 5. 12.



Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Verzeichnis der in den Märkischen Wasserstraßen verwendeten Schiffahrtszeichen und deren Bedeutung.	Das Motorboot, 22. 4. 12.
Die norwegische und schwedische Handelsflotte in Vergangenheit und Gegenwart.	S., Nr. 14, 24. 4. 12.
Vierter deutscher Seeschiffahrtstag.	D. S., 1., 15. 4. 12.

Handels- und Verkehrswesen.

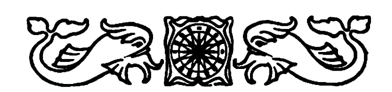
The trade of the Port of Antwerp.	E., 19. 4. 12.
Das Meer als Handelsstraße.	U., Mai 1912.
Der orientalisch-baltische Verkehr im Mittelalter.	Prometheus, Nr. 1174.
Der deutsche Außenhandel.	Export, 9. 5. 12.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

The »Titanic« disaster.	Eg., 19. 4. 12; E., 19. 4. 12; H., 1912, Nr. 17; D. Y., 26. 4. 12; D. S., 1. 5. 12; M. E., Mai 1912.
Sicherung der großen Personenschiffe.	H., 1912, Nr. 17.
The safety of large steamships.	E., 26. 4. 12.
The »Warrington's« collision.	J. A. E., Vol. XXIV, Nr. 1.
Moderne Ozeandampfer und ihre Sicherheitseinrichtungen.	K. H., 5. Jahrg., Nr. 33.
Die Sicherheit zur See.	Das Motorboot, 6. 5. 12.
Zum Untergang der „Titanic".	Ebenda.
Vorschlag zur Erhöhung der Schwimmfähigkeit der großen Ozeandampfer.	S., 8. 5. 12.

Verschiedenes.

Das Meer als Kampffeld.	U., Mai 1912.
The »Maine« burial services.	N., April 1912.



Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. S.** = Deutsche Schiffahrt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering. — **F.** = Die Flagge.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. H. = Kolonie u. Heimat. — **K. T.** = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad.
M. E. = Marine Engineer. — **M. Eg.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — **M. G.** = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime. — **R. A. G.** = Rivista di Artiglieria e Genio.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften kommen bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage.



Nachruf!

Am 19. Mai verstarb in Kapstadt an Herzschwäche der

Kaiserliche Kapitänleutnant

Herr **Walter Brudi,**

bisher vom Stabe S. M. S. „Eber“, im 32. Lebensjahre.

In dem in der Blüte der Jahre Dahingeschiedenen betrauert die Kaiserliche Marine einen pflichttreuen, tüchtigen Seeoffizier, der zu den besten Hoffnungen berechtigte.

Wilhelmshaven, den 20. Mai 1912.

Kommando der Marinestation der Nordsee.

I. V.: **Jacobson,**
Kontreadmiral.

Nachruf!

Am 1. Mai ertrank beim Segeln infolge Kenterns des Bootes der

Kaiserliche Kapitänleutnant

Herr **Wilhelm Detring,**

Lehrer an der Schiffsartillerieschule, im 29. Lebensjahre.

In dem in der Blüte der Jahre Dahingeschiedenen betrauert die Kaiserliche Marine einen pflichttreuen, tüchtigen Seeoffizier, der zu den besten Hoffnungen berechtigte.

Wilhelmshaven, den 4. Mai 1912.

Kommando der Marinestation der Nordsee.

I. V.: **Jacobson,**
Kontreadmiral.



